

ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ ШЕЛКОВОГО ПУТИ: АНАЛИЗ БАРЬЕРОВ И РЕКОМЕНДАЦИИ ПО НАПРАВЛЕНИЮ ИНВЕСТИЦИЙ



ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ ШЕЛКОВОГО ПУТИ: АНАЛИЗ БАРЬЕРОВ И РЕКОМЕНДАЦИИ ПО НАПРАВЛЕНИЮ ИНВЕСТИЦИЙ

Доклад № 50



Центр интеграционных исследований

Санкт-Петербург

2018

УДК 339.977
ББК 65.428

Главный редактор серии докладов ЦИИ ЕАБР:
Выпускающий редактор:
Литературный редактор:
Корректор:
Верстка:

Е.Ю. Винокуров, д.э.н.
А.А. Исакова
А.Н. Воробьева
С.Г. Тараканов
М.А. Тринда

Авторы: д.э.н. **Е.Ю. Винокуров** (ЦИИ ЕАБР), **В.Г. Лобырев**, **А.А. Тихомиров**
(АО «Институт экономики и развития транспорта»), к.э.н. **Т.В. Цукарев** (ЦИИ ЕАБР).

Транспортные коридоры Шелкового пути: анализ барьеров и рекомендации по направлению инвестиций. — СПб.: ЦИИ ЕАБР, 2018. — 50 с.

ISBN 978-5-906157-44-7

Доклад, подготовленный при участии экспертов АО «Институт экономики и развития транспорта», содержит результаты анализа влияния барьеров в сфере международных грузовых перевозок на параметры логистики, транзитного потенциала и развития транспортных коридоров стран — членов ЕАЭС. В [докладе ЦИИ ЕАБР № 49](#) установлено, что при сохранении текущей стоимости тарифа и субсидирования железнодорожных перевозок Китаем в 2020 году контейнерооборот по оси Китай — ЕАЭС — ЕС может достичь 250 тыс. 40-футовых контейнеров. Вместе с тем рост грузопотока в долгосрочном периоде ограничивается рядом внутренних и внешних факторов. Возникает вопрос, как реализовать потенциал трансъевразийского транзита. Одним из ключевых направлений работы является устранение нетарифных и технических барьеров. Среди рассматриваемых в докладе ограничений: инфраструктурные (транспортная и логистическая инфраструктура), погранично-таможенные, административно-правовые. В качестве ценного источника информации используются результаты опроса европейских грузоотправителей. Представлены рекомендации по устранению барьеров в сфере международных грузовых перевозок по оси Китай — ЕАЭС — ЕС.

Электронная версия доклада доступна на сайте Евразийского банка развития:
<https://eabr.org/analytics/integration-research/cii-reports/>.

УДК 339.977
ББК 65.428

ISBN 978-5-906157-44-7

© Евразийский банк развития, 2018

Центр интеграционных исследований Евразийского банка развития

191014, Россия, Санкт-Петербург, ул. Парадная, 7
Тел. +7 (812) 320-44-41, факс + 7 (812) 329-40-41, e-mail: centre@eabr.org, www.eabr.org

Дизайн, верстка и подготовка к печати: Дизайн-студия «Аэроплан». Санкт-Петербург, ул. Заозерная, 8 «А», www.airoplan.ru

При перепечатке, микрофильмировании и других формах копирования обзора ссылка на публикацию обязательна.
Точка зрения авторов не обязательно отражает официальную позицию Евразийского банка развития.

СОДЕРЖАНИЕ

| | |
|--|----|
| СПИСОК РИСУНКОВ И ТАБЛИЦ..... | 4 |
| АКРОНИМЫ И СОКРАЩЕНИЯ..... | 5 |
| РЕЗЮМЕ | 8 |
| 1. СУЩЕСТВУЮЩИЕ БАРЬЕРЫ НА ТЕРРИТОРИИ КНР, СТРАН ЕАЭС И ЕС И ИХ ВЛИЯНИЕ НА ГРУЗОПОТОКИ ПО ОСИ КНР — ЕАЭС — ЕС | 13 |
| 1.1. Инфраструктурные барьеры | 13 |
| 1.2. Погранично-таможенные барьеры | 26 |
| 1.3. Административно-правовые барьеры: системы оформления товарно-транспортных накладных | 28 |
| 2. РЕКОМЕНДАЦИИ ПО УСТРАНЕНИЮ БАРЬЕРОВ В СФЕРЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК | 31 |
| 3. ОПРОСЫ БИЗНЕСА И ИНТЕРЕС КОМПАНИЙ ИЗ СТРАН ЕС К ТРАНСЪЕВРАЗИЙСКИМ ТРАНСПОРТНЫМ КОРИДОРАМ | 34 |
| СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ | 40 |
| ПРИЛОЖЕНИЕ..... | 44 |

СПИСОК РИСУНКОВ И ТАБЛИЦ

| | |
|--|----|
| Карта основных трансъевразийских коридоров | 6 |
| Рисунок А. Оценка стоимости и продолжительности перевозки грузов в стандартном 20-футовом контейнере из Китая в Западную Европу | 12 |
| Рисунок 1. Готовность к инвестированию в проекты, реализуемые в рамках инициативы ЭПШП, до 2025 года, % | 35 |
| Рисунок 2. Готовность к инвестированию в проекты, реализуемые в рамках инициативы ЭПШП, до 2040 года, % | 35 |
| Рисунок 3. Оценка логистических и транспортных факторов в Китае, ЕС и транзитных странах | 36 |
| Рисунок 4. Оценка стоимости и продолжительности перевозки грузов в стандартном 20-футовом контейнере из Китая в Западную Европу | 38 |
| Таблица 1. Первоочередные объекты создания опорной сети ТЛЦ ОАО «РЖД» | 25 |
| Таблица П1. Еженедельный график контейнерных поездов Китай — Европа (с января 2018 года) | 44 |

АКРОНИМЫ И СОКРАЩЕНИЯ

АТР — Азиатско-Тихоокеанский регион

БЖД — государственное объединение «Белорусская железная дорога»

ВЭД — внешнеэкономическая деятельность

ЕАБР — Евразийский банк развития

ЕАЭС — Евразийский экономический союз

ЕС — Европейский союз

ИЭРТ — АО «Институт экономики и развития транспорта»

КНДР — Корейская Народно-Демократическая Республика

КНР — Китайская Народная Республика

КОТИФ (COTIF) — Договор о международном железнодорожном транспорте

КТЖ — АО «НК «Қазақстан темір жолы»

МТК — международный транспортный коридор

ОСЖД — Организация сотрудничества железных дорог

РЖД — ОАО «Российские железные дороги»

СМГС — Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении

СНГ — Содружество Независимых Государств

СЭЗ — свободная экономическая зона

ТК ЕАЭС — Таможенный кодекс Евразийского экономического союза

ТЛЦ — терминально-логистический центр

тс — тонна-сила (метрическая единица измерения; сила, действующая на тело массой в одну метрическую тонну (1000 кг))

у.в. — условный вагон

ЦИИ ЕАБР — Центр интеграционных исследований Евразийского банка развития

ЦИМ — Единые правовые предписания к Договору о международной железнодорожной перевозке грузов

ЦИТ — Центральный (Европейский) институт транспорта

ЭПШП — Экономический пояс Шелкового пути

ЮНКТАД (UNCTAD) — Конференция ООН по торговле и развитию

FEU (Forty Foot Equivalent Unit) — эквивалент сорокафутового контейнера — условная единица измерения вместимости грузовых транспортных средств. Используется при описании вместимости контейнеровозов и контейнерных терминалов

PKP S.A. — Польские государственные железные дороги

TEU (Twenty Foot Equivalent Unit) — эквивалент двадцатифутового контейнера — условная единица измерения вместимости грузовых транспортных средств. Используется при описании вместимости контейнеровозов и контейнерных терминалов

IIASA (International Institute for Applied Systems Analysis) — Международный институт прикладного системного анализа



Карта основных
трансевразий-
ских коридоров

Источник:
ЕАБР

Резюме

- В **предыдущем докладе** мы пришли к выводу, что в **краткосрочной перспективе быстрый рост контейнерных перевозок между ЕС и Китаем по железным дорогам ЕАЭС продолжится**. Применяемый в настоящее время сквозной тариф (с учетом субсидий со стороны КНР) на уровне \$5500 за 40-футовый контейнер обеспечивает потенциал для дальнейшего роста контейнеропотока до 500 тыс. TEU в 2020 году, то есть в три раза за три года. Однако для привлечения дополнительного грузопотока необходимо дальнейшее развитие транспортной инфраструктуры и устранение барьеров. Внутренние железнодорожные сети стран ЕАЭС и Китая, их пропускные и провозные способности вполне удовлетворяют текущим потребностям международного транзита по оси Китай — ЕАЭС — ЕС. Точность движения контейнерных поездов на сегодняшний день достигает 99%, а их маршруты и расписание движения согласованы всеми участниками трансконтинентальных перевозок.
 - **Однако долгосрочный рост контейнеропотока сдерживается внешними и внутренними ограничениями, а также риском отмены китайскими провинциями субсидирования экспортных контейнерных перевозок**. Для дальнейшего роста необходимы инвестиции в расшивку «узких» мест физической железнодорожной инфраструктуры в ЕАЭС, более низкий тариф, а также гарантии сохранения субсидирования перевозок со стороны КНР.
 - **Острое инфраструктурное ограничение для перспективного роста трансевразийского транзита — недостаточные пропускные и перерабатывающие мощности польских железных дорог, включая пункты пропуска на белорусско-польской границе**. Наиболее интенсивный трафик контейнерных поездов характерен для погранперехода Брест (Беларусь) — Малашевиче (Польша). Через него проходят практически все маршруты, связывающие Китай и ЕС. С учетом текущего состояния инфраструктуры, локомотивного и вагонного парков в Польше существенный рост контейнеропотока через переход Брест — Малашевиче видится чрезвычайно проблемным. Уже сейчас вместо согласованных 14 маршрутов в сутки польская сторона принимает всего 9–10 составов.
- Совокупная мощность действующей и перспективной перерабатывающей инфраструктуры Польши существенно ниже планируемого многими участниками трансевразийского транзита контейнеропотока:** КНР стремится достичь значения 5000 рейсов в направлении Европы в 2020 году, Казахстан прогнозирует к 2020 году рост объема контейнерного транзита до 2 млн TEU. По нашей оценке, развитие инфраструктуры БЖД по обработке

контейнерных поездов в пунктах пропуска Брузги — Кузница Белостоцкая и Свислочь — Семянувка не решит проблему исчерпания технологических возможностей, необходимых для наращивания перерабатывающих мощностей на Брестском узле. **Требуется инвестиции и серьезные усилия по наращиванию мощности пунктов пропуска на территории Польши**, а также развитие польской железнодорожной инфраструктуры по направлению Восток — Запад. Однако Польша пока не инвестирует в маршруты по направлению Китай — ЕС, все ресурсы направляются на развитие железнодорожных маршрутов, соединяющих балтийские порты и юг Европы (Север — Юг). Это противоречит интересам трансевразийского транзита.

Различия в длине контейнерных поездов — еще одно ограничение для развития трансконтинентального транзита по оси КНР — ЕАЭС — ЕС. Если на российских железных дорогах в среднем состав насчитывает 71 условный вагон (994 м), на БЖД — от 57 до 65 вагонов (до 910 м), то в Польше в соответствии с техническими регламентами длина состава не может превышать 600 м. Таким образом, составы, которые выходят со станции Малашевиче, включают в себя максимум 43 вагона, перевозящих 86 TEU. Следовательно, если в сторону Польши движется контейнерный поезд длиной 65 вагонов, то при перегрузке контейнеров в Бресте формируется один состав длиной 43 вагона, а оставшиеся 22 вагона будут ожидать формирования следующего поезда. Это приводит к потере времени, скоплению контейнеров в пунктах пропуска, росту издержек.

Низкая скорость движения грузовых составов в странах ЕС негативно отражается на основном конкурентном преимуществе сухопутных контейнерных перевозок — времени доставки. Контейнерные поезда,двигающиеся с высокой скоростью по территории стран ЕАЭС (средняя участковая скорость составляет 41 км/ч), на территории ЕС резко замедляют свое движение. В Европе на международных участках грузовые поезда движутся со средней скоростью 18.2 км/ч. Польша находится на последнем месте в Европе по скорости движения грузовых поездов. При этом стоимость перевозки по странам Европы намного выше, чем, например, в России. В последние годы во многих странах ЕС грузовому движению поездов не уделялось должного внимания, в связи с чем отмечается явное отставание в развитии железнодорожной инфраструктуры, вызванное недостатком инвестиций, необходимостью модернизации и т.д.

- **Основное административно-правовое препятствие для увеличения грузооборота между КНР, странами ЕАЭС и ЕС — недостаточная унификация сопровождающих документов и техрегламентов.** В большинстве стран Европы грузовые железнодорожные перевозки регулируются положениями Договора о международном железнодорожном транспорте (КОТИФ/COTIF). В странах СНГ, Балтии, а также в Албании, Иране, КНР, КНДР, Вьетнаме, Монголии, Венгрии и Словакии руководствуются Договором о международном грузовом сообщении (СМГС).

Использование в настоящее время накладной ЦИМ/СМГС заметно повышает конкурентоспособность железнодорожных перевозок на евразийском пространстве. Однако в дальнейшем необходимы усилия по **унификации нормативных и технических регламентов стран Евразии** (правила перевозки различных видов груза, параметры используемого подвижного состава, экологические стандарты и т.п.).

- **Нередко утверждается, что ширина железнодорожной колеи и пограничные/таможенные досмотровые операции являются серьезными барьерами для развития грузоперевозок по оси КНР — ЕАЭС — ЕС. Напротив, мы считаем, что эти два барьера относительно непринципиальны с точки зрения их влияния на стоимость и скорость доставки.** Разница в ширине колеи приводит к необходимости перегрузки контейнеров или замены тележек на пограничных станциях. На это тратится в среднем от двух до шести часов. На пограничные и таможенные досмотровые операции на территории стран ЕАЭС уходит, как правило, не более четырех часов. Странами ЕАЭС проводится последовательная политика по унификации таможенных и пограничных правил и документации, совершенствуются регламенты с целью сокращения времени, необходимого на выполнение пограничных и таможенных досмотровых операций.
- **Перспективные направления инвестиционной деятельности на территории стран ЕАЭС:**
 - Для увеличения пропускной способности сухопутных транспортных коридоров по оси КНР — ЕАЭС — ЕС, повышения их конкурентоспособности по сравнению с морскими маршрутами не требуются мегапроекты. Нужен не «второй Транссиб», а **точечная расшивка «узких» мест транспортной инфраструктуры**, требующая ограниченных капиталовложений, а именно: строительство дополнительных железнодорожных путей, электрификация участков железной дороги, обновление и модернизация тяговой силы, специализированный подвижной состав и инфраструктура пограничных переходов и т.п.
 - **Создание опорных транспортных хабов/терминально-логистических центров (ТЛЦ) на территории России, Казахстана и Беларуси.** Нехватка опорных ТЛЦ на территории ЕАЭС повышает общий пробег транспорта и, соответственно, транспортные расходы грузоотправителей, а также увеличивает время аккумуляции и дистрибуции грузов. Цели создания транспортных хабов/ТЛЦ в ЕАЭС: (1) обработка на приграничных территориях входящих в ЕАЭС контейнерных грузов (из КНР и ЕС) и их дальнейшая дистрибуция железнодорожным/автомобильным транспортом; (2) аккумуляция контейнерных грузов на территории хабов/ТЛЦ и их дальнейший экспорт железнодорожным/автомобильным транспортом в КНР и страны ЕС (перевозки на коротком плече); (3) в перспективе возможна аккумуляция контейнерных грузов на территории хабов/ТЛЦ для дальнейшей дозагрузки ими транзитных контейнерных поездов, движущихся по оси КНР — ЕАЭС — ЕС.

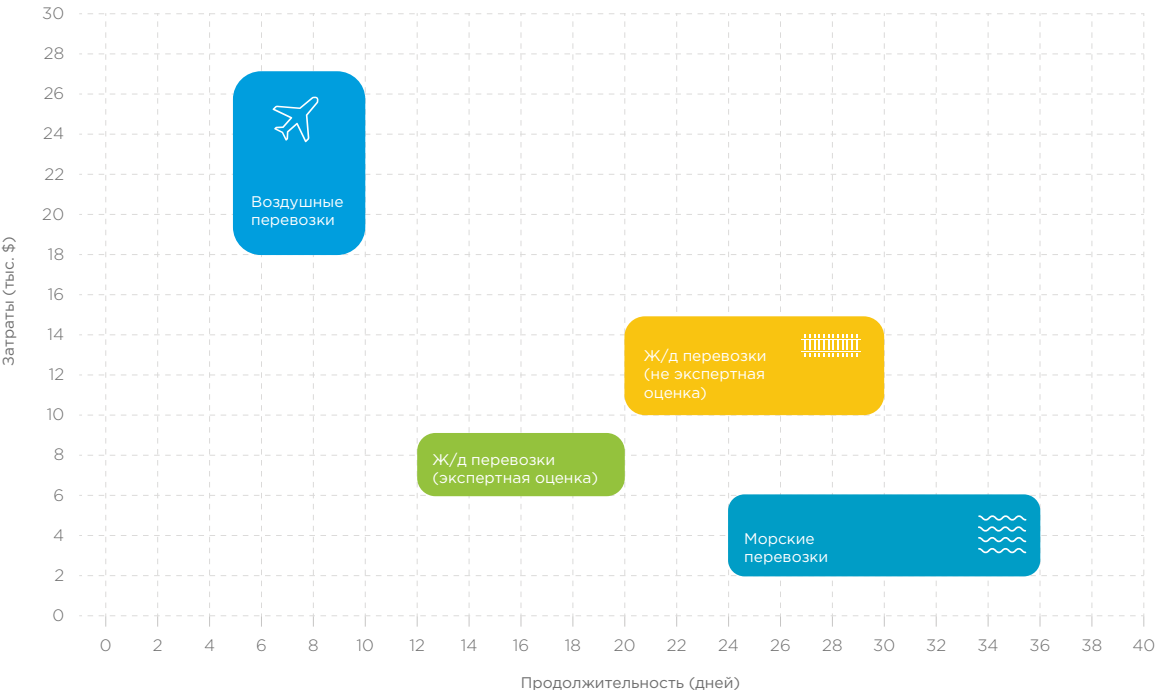
— Развитие международных грузоперевозок через использование спецконтейнеров/кузовов (для химических и минеральных грузов), рефрижераторных контейнеров (для транспортировки продовольственных товаров).

— Инвестиции в альтернативные маршруты для движения контейнерных поездов по направлению Восток — Запад, так как страны ЕАЭС не в состоянии повлиять на ускорение строительства железнодорожной инфраструктуры Польши. Ключевыми направлениями могут стать: (1) расширение практики использования транспортного узла Санкт-Петербурга; (2) использование в международном транзите транспортно-логистической инфраструктуры Калининградской области (перегрузочные пункты в Черняховске и Калининграде). Для полноценного использования данного маршрута необходимы инвестиции в увеличение перерабатывающих мощностей перегрузочных пунктов и инфраструктуру пограничных переходов (Польша — Калининградская область, Литва — Калининградская область).

- **Условие повышения привлекательности проектов ЭПШП для европейских инвесторов — участие в них китайских прямых инвесторов.** По мнению потенциальных европейских инвесторов, прямые капиталовложения компаний из КНР (а не кредиты китайских банков) могут привести к повышению инвестиционной привлекательности проектов ЭПШП, став своего рода сигналом создания в зоне работы благоприятного и устойчивого инвестиционного климата.
- **Европейские грузоотправители не обладают достаточной информацией о преимуществах/условиях перевозок по сухопутным трансевразийским транспортным коридорам** (сроки доставки, количество используемых модальностей транспорта, доставка «от двери до двери», стоимость доставки), об уровне развития транспортных коридоров, существующих маршрутах (в первую очередь железнодорожных). Опрос европейских грузоотправителей показал, что компании, не имеющие опыта участия в трансевразийских грузоперевозках, оценивают длительность доставки 40-футового контейнера в 20–30 дней и стоимость в \$10–15 тыс. (см. [рисунок А](#)). Это гораздо выше фактических показателей. **Необходимы усилия по популяризации трансевразийских железнодорожных грузоперевозок по оси КНР — ЕАЭС — ЕС. Это поможет привлечь дополнительные грузопотоки из ЕС в КНР и, соответственно, снизить долю порожних контейнеров.**

Рисунок А.
Оценка стоимости
и продолжитель-
ности перевозки
грузов в стандарт-
ном 20-футовом
контейнере
из Китая в Запад-
ную Европу

Источник:
IIASA (2018)



1. Существующие барьеры на территории КНР, стран ЕАЭС и ЕС и их влияние на грузопотоки по оси КНР — ЕАЭС — ЕС

Нетарифные барьеры в сфере международных железнодорожных грузовых перевозок могут быть классифицированы как:

- инфраструктурные (транспортная и логистическая инфраструктура);
- погранично-таможенные;
- административно-правовые.

Существующие барьеры и имеющиеся сложности в реализации услуг международных грузовых железнодорожных перевозок в краткосрочной перспективе оказывают косвенное влияние на параметры транспортной составляющей в цене внешнеторговых операций. Это объясняется тем, что стоимость перевозки контейнера предопределяется заранее установленными тарифами на осуществление конкретных операций, необходимых для обработки и доставки груза.

Вместе с тем в средне- и долгосрочной перспективе возникновение барьеров, связанных, например, с «узкими» местами транспортной инфраструктуры или административно-правовыми процедурами, может существенно повлиять на конечную стоимость внешнеторговой операции через возрастающие издержки, потерю части прибыли грузоотправителя или вообще утрату экономической целесообразности использования конкретного маршрута доставки. В случае сверхнормативной задержки контейнерного поезда на границе, произошедшей, например, из-за недостаточной пропускной способности пункта смены ширины колеи, оператор может компенсировать неустойку грузоотправителю за счет железнодорожной компании, виновной в этой задержке. Однако с учетом потерянного времени и срыва договорных обязательств грузоотправителя перед третьими лицами совокупные издержки на транспортировку контейнерного груза могут оказаться гораздо выше сквозного тарифа, а параметры транспортной составляющей в цене внешнеторговой операции выйдут за черту экономической эффективности.

1.1. Инфраструктурные барьеры

Состояние пропускной и провозной способности железнодорожной инфраструктуры

Масштаб евразийского железнодорожного контейнеропотока (прежде всего между Китаем и Европой¹) в целом остается весьма небольшим, несмотря на быстрый рост за последние несколько лет (см. [ЦИИ ЕАБР, 2018](#)). Основную

¹ В докладе под европейскими странами и Европой понимаются страны Европейского союза.

загрузку железнодорожной инфраструктуры России, Казахстана и Беларуси обеспечивают перевозки массовых, крупнотоннажных грузов — угля, железной руды, металлов, минеральных строительных материалов, леса и т.д., а также пассажиров.

Принимая во внимание то, что движение контейнерного поезда осуществляется по заранее согласованному графику, пропускные и провозные способности железнодорожной инфраструктуры стран ЕАЭС, Китая и ЕС не оказывали сдерживающего влияния на объемы и интенсивность развития железнодорожных контейнерных перевозок по оси Китай — ЕАЭС — ЕС. При этом точность движения контейнерных поездов на сегодняшний день достигает 99%, а маршруты и расписание их движения согласованы всеми участниками: железными дорогами Китая, России, Казахстана, Беларуси, стран ЕС (см. [Приложение](#)).

Ситуация с пропускными и провозными способностями внутренних железнодорожных сетей по оси КНР — ЕАЭС — ЕС складывается следующим образом.

- *Китай.* Инфраструктура динамично развивающихся китайских железных дорог полностью обеспечивает перспективные объемы контейнеропотока по оси КНР — ЕАЭС — ЕС. Скоростное движение в западном направлении организовано до города Урумчи. В рамках проекта по развитию Центрального евразийского коридора к 2026 году также предполагается запустить скоростной грузовой транзит на участке Урумчи — Достык.
- *Россия.* На основных направлениях транспортного коридора Восток — Запад, проходящих по территории России², железнодорожные линии являются двухпутными, полностью электрифицированными и оборудованными автоблокировкой³. Продолжается модернизация ответвлений от Транссиба к госгранице с Китаем и Монголией на Забайкальск и Наушки (ответвления Карымская — Забайкальск и Заудинский — Наушки). Наиболее загруженными с точки зрения использования пропускной способности являются участки Забайкальск — Борзя и Борзя — Оловянная. В настоящее время РЖД завершает реализацию проектов электрификации указанных участков, а также осуществляет комплексную реконструкцию станции Забайкальск.
- *Казахстан.* Текущее состояние железнодорожной инфраструктуры Казахстана на направлениях международного транзита характеризуется отсутствием достаточных резервов пропускной способности. Освоение перспективных транзитных контейнерных грузопотоков потребует:
 - развития направлений под единые сетевые нормативные показатели, в том числе вес и длину грузовых поездов;
 - строительства вторых главных путей на лимитирующих участках;

² (1) Красное — Москва — Нижний Новгород — Котельнич — Пермь — Екатеринбург — Омск — Новосибирск — Красноярск — Иркутск — Петровский завод — Карымская — Волочаевка — Находка/Ванино/Хасан; (2) Красное — Москва — Екатеринбург — Карталы.

³ Автоблокировка (на железнодорожном транспорте) — система автоматического регулирования движения поездов на железнодорожном участке по сигналам проходных светофоров.

- модернизации устройств СЦБ (сигнализации, централизации и блокировки) и связи, в том числе перевода полуавтоматической блокировки на автоматическую блокировку или диспетчерскую централизацию;
 - строительства обходов крупных транспортных узлов (например, Алматинского железнодорожного узла);
 - электрификации участков на подходах к международным пограничным переходам с КНР.
- *Беларусь.* Контейнерный транзит по территории Беларуси осуществляется преимущественно по участку Осиновка — Орша — Брест, который является двухпутным и электрифицированным. На всем протяжении транспортного коридора по территории Республики Беларусь проложен волоконно-оптический кабель. В перспективе до 2020 года планируется модернизация устройств СЦБ и связи для организации скоростного движения. За 2011–2017 годы в повышение потенциала Белорусской железной дороги инвестировано около \$2.5 млрд, из которых \$700 млн было вложено в развитие маршрутов Шелкового пути. В частности, приобретено 30 современных электропоездов, большое внимание уделено электрификации участков основных транспортных коридоров ([Ананьев, 2017](#)).
 - *Страны ЕС.* Пропускные и провозные способности железнодорожной инфраструктуры стран ЕС ограничены и не смогут в среднесрочной перспективе осуществить беспрепятственный транзит растущего контейнерного грузопотока. Во многом это обусловлено различиями в технологических и нормативно-правовых аспектах железнодорожных перевозок, применяемых в КНР, ЕАЭС и ЕС (об этом будет сказано ниже).

Перерабатывающая способность железнодорожной инфраструктуры международных пунктов пропуска

До 2017 года интенсивность движения через международные пункты пропуска в целом оставалась невысокой. При том что за 2016 год число контейнерных поездов достигло 1700 (1130 из Китая в Европу и 572 в обратном направлении), в среднем за сутки китайскую границу с Россией, Казахстаном и Монголией на востоке и польскую границу с Беларусью на западе пересекало менее пяти поездов. В 2017 году их количество увеличилось до 3700 (2400 из Китая и 1300 в Китай), а восточные и западные границы ЕАЭС уже пересекало более 10 поездов в сутки ([СРСТ, 2018](#)).

Например, в соответствии с расписанием на 2017 год погранпереход Достык — Алашанькоу ежедневно пересекало не более пяти контейнерных поездов. При этом потенциальная перерабатывающая мощность станции Достык составляет около девяти контейнерных поездов в сутки ([Бектиярова, 2016](#)). Погранпереход Забайкальск — Маньчжурия ежедневно пересекает не более двух контейнерных поездов при потенциальной перерабатывающей способности около 10 контейнерных поездов в сутки ([РЖД ТВ, 2014](#)).

Современные перерабатывающие мощности нового пункта пропуска на китайско-казахстанской границе Алтынколь — Хоргос, включающего сухой

порт, позволяют с запасом обеспечить транзитные потребности и стимулируют переключение на него части грузопотока, идущего через Достык. По данным ПАО «ТрансКонтейнер», пункт пропуска Забайкальск — Маньчжурия располагает потенциалом для почти десятикратного увеличения перерабатывающих мощностей транзитного контейнеропотока (до 470 тыс. TEU в год), а оперативно показатель может быть увеличен в пять раз ([РЖД ТВ, 2014](#)).

В настоящее время самым критичным моментом в развитии транзитного контейнеропотока Китай — ЕС являются недостаточные перерабатывающие мощности пунктов пропуска на белорусско-польской границе. В данном случае наиболее интенсивный трафик контейнерных поездов характерен для погранперехода Брест (Беларусь) — Малашевиче (Польша). Через него проходят практически все маршруты, связывающие Китай и ЕС. За девять месяцев 2017 года количество контейнерных поездов, проследовавших транзитом по Белорусской железной дороге из Китая в Европу, составило 1109, а из Европы в Китай — 759. Согласно данным БЖД, ежедневно по Беларуси проходит в среднем восемь контейнерных поездов в сообщении КНР — Европа — КНР ([БЕЛТА, 2017](#); [БЖД, 2017](#)).

С учетом текущего состояния инфраструктуры, локомотивного и вагонного парков в Польше существенный рост контейнеропотока через переход Брест — Малашевиче видится сомнительным. Уже сейчас вместо согласованных 14 составов в сутки польская сторона принимает всего 9–10. Польша ожидает, что после завершения модернизации инфраструктуры польских железных дорог для обеспечения грузового транзита на белорусско-польской границе будут действовать все пять имеющихся железнодорожных переходов⁴ с более высокими перерабатывающими мощностями (в том числе с перегрузом на белорусской стороне), которые могут снизить остроту текущей ситуации с обработкой контейнерных поездов ([Тонин, 2017](#)).

Стоит отметить, что в рамках многолетней финансовой программы ЕС (Multiannual Financial Framework 2014–2020) для развития железнодорожной инфраструктуры Польши предусматривается возможность использования ресурсов соответствующего фонда, размер которого составляет €10.2 млрд ([Jesionkiewicz, 2017](#)). Однако практически все проекты, которые находятся на стадии реализации или планирования, предусматривают развитие железнодорожных маршрутов с севера на юг. Еврокомиссия (ЕК) уже одобрила выделение €475 млн на продолжение реализации восьми крупных проектов развития железнодорожной инфраструктуры в Польше в период до 2020 года. Четыре проекта общей стоимостью €319.3 млн предусматривают модернизацию железной дороги, связывающей Мазовецкий и Лодзинский регионы, чтобы улучшить железнодорожные подходы к Варшаве. ЕК также предоставит €74.6 млн на реализацию проекта модернизации железной дороги от города Чемпинь до города Познань, которая является частью Балтийско-Адриатического коридора

⁴ Брест — Малашевиче, Брузги — Кузница Белостокская, Свислочь — Семянувка, Высоко-Литовск — Черемха (сейчас не имеет совмещенной колеи), задействованные в грузовом сообщении и занимающиеся таможенными операциями, и Берестовица — Зубки, который сейчас не функционирует.

трансевропейской сети TEN-T. Кроме этого, согласовано финансирование в объеме €81.5 млн для модернизации железнодорожных путей в районе Поморья, также являющихся частью Балтийско-Адриатического коридора. Реализация проекта позволит улучшить железнодорожную сеть в районе Гданьска, в том числе порта Гданьск, и Гдыни ([РЖД-Партнер, 2016](#)). Кроме того, в рамках двух тендеров (завершившегося в марте и инициированного в июле 2017 года) PKP S.A. инвестирует в общей сумме 543 млн злотых (€127.5 млн) в модернизацию участков маршрута Тржебиния — Зебжидовице, используемого для транзитных грузоперевозок с балтийских портов на юг Европы ([Плетнев, 2017](#)). Эксперты ожидают, что на период модернизации железных дорог Польши сложности с пропуском транзитных поездов сохранятся ([Плетнев, 2017](#)).

Инфраструктурные ограничения в Польше приводят к тому, что на пограничном переходе Брест — Малашевиче простаивает до 3.5 тыс. вагонов ([Тонин, 2017](#)). Данный погранпереход также вызывает серьезную озабоченность у крупных грузоотправителей, например Hewlett-Packard (HP). По словам представителей HP, поезда компании на маршруте Чунцин — Дуйсбург простаивают по два-три дня. При этом поезда, следующие из других китайских городов, могут простаивать на маршруте пять-шесть дней. В большинстве случаев простои отмечаются именно на белорусско-польской границе. Такого рода задержки неблагоприятно сказываются на конкурентоспособности маршрута, который должен обеспечивать грузовладельцам значительную экономию времени доставки по сравнению с морским транспортом ([РЖД-Партнер, 2017](#)).

Следует отметить, что с белорусской стороны началась реализация инвестиционного проекта по модернизации станции Брест-Северный. Предполагается, что это позволит повысить среднесуточную перерабатывающую мощность станции, сократить время на обработку и ускорить пропуск. Завершить все работы планируется в 2018–2019 годах. Объем инвестиций составит порядка \$8 млн ([БЖД, 2017](#)).

Также развивается инфраструктура станций Брузги (пограничный переход Брузги — Кузница Белостокская) и Свислочь (пограничный переход). Данная работа направлена на повышение перерабатывающей мощности грузовых терминалов для обработки и пропуска возрастающих грузопотоков в направлениях Запад — Восток, Восток — Запад. Планируемый объем инвестиций составит около \$10 млн ([БЖД, 2017](#)).

По нашей оценке, предложение БЖД по организации обработки контейнерных поездов в пунктах пропуска Брузги — Кузница Белостокская (первый контейнерный поезд обработан в июле 2017 года) и Свислочь — Семяновка также не решает проблему исчерпания технологических возможностей для наращивания объемов обработки контейнерных поездов на Брестском узле. Это объясняется тем, что совокупная перерабатывающая мощность действующей и перспективной инфраструктуры Польши существенно ниже планируемого КНР контейнеропотока на 2020 год (5000 рейсов в направлении Европы за год).

Пункты смены ширины колеи

На международных железнодорожных маршрутах по оси Китай — ЕАЭС — ЕС из-за различия в ширине колеи на железных дорогах России, Беларуси, Казахстана и Монголии (1520 мм) и европейских стран и Китая (1435 мм) при пересечении границ необходимо либо осуществлять перевалку грузов (перегруз), либо производить смену тележек вагонов, либо применять технологии автоматического изменения ширины колеи. Пункты смены ширины колеи, соответственно, имеются как на западных, так и на восточных границах «пространства 1520».

Пункты пропуска со сменой ширины колеи на западе:

- на белорусско-польской границе:
 - Брест (Беларусь) — Малашевиче (Польша);
 - Брузги (Беларусь) — Кузница Белостокская (Польша);
- на польско-российской границе:
 - перегрузочные пункты в Калининградской области в международном транзите до настоящего времени практически не были задействованы. В конце сентября 2017 года был запущен пробный контейнерный поезд из Польши в Китай с перегрузом на станции Черняховск и дальнейшим следованием к погранпереходу Чернышевское — Кибартай (Литва) ([ТАСС, 2017](#)).

Пункты пропуска со сменой ширины колеи на востоке:

- на казахстанско-китайской границе:
 - Достык (Казахстан) — Алашанькоу (Китай);
 - Алтынколь (Казахстан) — Хоргос (Китай);
- на российско-китайской границе:
 - Забайкальск (Россия) — Маньчжурия (Китай);
- на китайско-монгольской границе:
 - Эрэн-Хото (Эрлянь) (Китай) — Замын-Ууде (Монголия).

Производительность пунктов смены ширины колеи определяется прежде всего их технологическими возможностями.

Технологические барьеры при осуществлении международных железнодорожных перевозок

Длина составов. Длина железнодорожного состава, формируемого различными дорогами (Deutsche Bahn, PKP S.A., БЖД, РЖД, КТЖ, China Railways), зависит от ряда факторов: длины станционных путей, веса состава, возможности тяги, профиля маршрута, технических возможностей перегонов (разъездные пункты — станции, разъезды, обгонные пункты и путевые посты, при автоматиче-

ской блокировке — и проходные светофоры), плана и профиля станционных путей, условий маневровой работы на станциях, технических и технологических условий работы промежуточных и участковых станций, сортировок и т.д.

В зависимости от длины формируемого состава планируется загрузка, в данном случае фитинговых платформ контейнерами. В практике перевозок на плече КНР — ЕАЭС — ЕС распространение получили 40-футовые платформы, перевозящие два 20-футовых контейнера (TEU) или один 40-футовый (FEU). Использование 60- и 80-футовых платформ на участках от Бреста в сторону Малашевиче и далее пока ограничено⁵.

Контейнерные поезда из Китая подходят к погранпереходу Китай — Казахстан в основном длиной в 54 условных вагона (1 у.в. = 13.92 м, берется 14 м). Таким образом, длина состава (только платформы) составляет 756 м. С учетом длины локомотива (порядка 33–35 м) и допуска на установку поезда (10 м) полная длина состава составляет 801 м. Для условий Казахстана указанная длина поезда, учитывая станционные пути на станции Достык, вполне приемлема.

На российских железных дорогах в среднем состав насчитывает 71 у.в. (994 м) плюс локомотив и допуск на установку, итого — 1040 м. В зависимости от других факторов «вагонная длина» может быть меньше — около 800 м. Стандартная полезная длина приемо-отправочных путей составляет 850, 1050, 1250 и 1550 м.

Длина состава поезда зависит от длины запасных путей на станциях отстоя, через которые пойдет состав. Как правило, поезд состоит из 40 вагонов, а если состав пускают «сквозняком», вагонов может быть более 60.

Поезда формируют не по длине, а по весу с учетом тяги и профиля на конкретном участке дороги. На однопутном участке (в Европе такие участки не редкость) длина поезда должна соответствовать расстоянию между выходными светофорами или габаритными столбиками границы бокового пути. Таким образом, длина состава может варьироваться от 300 до 1200 м. Самая распространенная — 1000 м.

Составы из порожних вагонов формируют еще длиннее — до 100 вагонов. Если в поезде много тяжелых вагонов, он часто бывает короче нормативной длины. И это не нарушение, а повседневная практика.

Норма состава (число условных вагонов, включаемых в состав поезда) является технологическим параметром, играющим важную роль в управлении эксплуатационной работой.

Так, для плана формирования поездов выгодно уменьшение нормы состава: при этом снижаются затраты на накопление составов и переработку вагонов. Увеличение состава увеличивает и продолжительность обработки транзитных поездов на технических станциях, поскольку она прямо пропорциональна величине состава.

⁵ Отметим, что 20 июня 2016 года в ходе визита в Польшу Председателя КНР Си Цзиньпина состоялись протокольные мероприятия — в Варшаву пришел первый контейнерный поезд China Railway Express. Состав был сформирован из 22 фитинговых 80-футовых шестиосных платформ типа Sggrs (локомотив — EU07). На платформах было установлено по два 40-футовых контейнера. Это был, по сути, демонстрационный поезд ([China Daily, 2016](#)).

С другой стороны, увеличение нормы состава выгодно с точки зрения графика движения (снижаются размеры движения, хотя и замедляется продвижение поездов), а также эксплуатации локомотивов. Чем больший доход приносит каждый вагон, тем больше средств целесообразно затрачивать на ускорение оборота вагона.

На БЖД длина вагонной части варьируется в зависимости от участков от 57 до 65 у.в. (до 910 м). С учетом длины локомотива и допуска длина поезда составляет до 955 м.

Длина железнодорожных составов на РКР S.A. (Польша) значительно меньше. В соответствии с нормативными актами и другими регламентами длина состава не может превышать 600 м. Однако существует намерение создать условия для проводки составов в 750 м и даже 2332 м (108 вагонов плюс локомотив) (Lewandowski, 2016).

Таким образом, сегодня мы можем исходить из того, что составы, которые выходят со станции Малашевиче, включают в себя максимум 43 вагона, перевозящих 86 TEU. Следовательно, если в сторону Польши движется контейнерный поезд длиной 65 вагонов, то при перегрузке контейнеров в Бресте формируется один состав длиной 43 вагона, а оставшиеся 22 вагона будут ожидать формирования следующего поезда. Или же на перегрузку необходимо доставить ровно столько контейнеров, сколько может взять контейнерный поезд в соответствии с условиями РКР S.A. (86 TEU).

Ширина железнодорожной колеи, электрификация железных дорог, нагрузка на ось. На территории бывшего СССР и в Монголии ширина железнодорожной колеи 1520 мм, в Финляндии — 1524 мм, что позволяет подвижному составу заходить в эти страны без особых проблем. Более того, аналогичны допустимые габариты вагонов, устройства торможения, сцепки и т.д.

На территории Западной Европы железные дороги имеют три варианта ширины колеи. Самая распространенная — 1435 мм, в Испании и Португалии — 1668 мм, в Ирландии — 1600 мм.

Разница в ширине железнодорожной колеи между странами бывшего СССР (1520 мм), КНР (1435 мм) и Западной Европой (1435 мм) приводит к необходимости перегрузки контейнеров или замене тележек на пограничных станциях. Естественно, это увеличивает транспортные расходы грузовладельцев и сроки доставки товаров. Существует четыре основные технологии повышения уровня интероперабельности: а) перевозки в контейнерном поезде с перегрузкой с подвижного состава с шириной колеи 1435/1520 мм в подвижной состав с шириной колеи 1520/1435 мм, б) применение подвижного состава с раздвижными колесными парами для беспрепятственного перехода с одной ширины колеи на другую, в) смена тележек на пункте перестановки вагонов и г) продление евро-

пейской колеи на восток (Беларусь, Россия) и на запад (КНР — Казахстан) или, наоборот, прокладка широкой колеи в ЕС и в КНР.

При перегрузке контейнеров с платформ колеи 1435/1520 мм соответственно на платформы колеи 1520/1435 мм необходимо осуществить ряд процедур по оформлению различных документов.

Одним из факторов, не способствующих скоростному движению грузов по железной дороге, являются различия, касающиеся электрификации — использования постоянного или переменного тока и связанного с этим различного напряжения контактных сетей. В настоящее время на территории Польши, куда, собственно, и заходят составы из КНР/Казахстана/России/Беларуси, напряжение на контактной сети составляет 3 кВ постоянного тока (3 kV/DC). Аналогично на железных дорогах соседних стран — в Чехии и Словакии. В Германии и Швеции (сюда идут через паром в основном пассажирские составы) — 3 kV/DC и 15 kV/AC (переменный ток), в Беларуси, Литве и Украине — 3 kV/DC и 25 kV/AC.

В России будет развиваться только сегмент 25 kV/AC. Такое напряжение позволяет добиваться намного большей экономической эффективности, чем при использовании старых систем постоянного тока (3 kV/DC). Реализуемая тяга позволяет проводить более тяжелые составы с меньшей стоимостью единицы груза. Однако при переходе с постоянного тока на переменный требуются замена локомотивов, повторный осмотр состава и т.д., то есть временные затраты, что автоматически увеличивает издержки.

Что касается нагрузки на ось, то повышение осевых нагрузок в России запланировано в Стратегии развития железнодорожного машиностроения до 2030 года. При этом в России уже накоплена достаточная база данных по эксплуатации вагонов с нагрузкой на ось 23.5 и 25 тонна-сил (тс). В настоящее время в инфраструктуре РЖД проводятся комплексные испытания грузового подвижного состава на тележках с нагрузкой 27 тс. В перспективе осевая нагрузка может быть повышена и до 30 тс при проведении модернизации пути без существенных затрат.

В Китае, США, Австралии нагрузка на ось варьируется от 25 до 40 тс (25–30; 35; 40 тс соответственно), затраты на содержание инфраструктуры кратно снижаются. Однако не стоит забывать о специфике, переносить международный опыт на реалии ЕАЭС следует избирательно. В данном случае все определяет инфраструктура. Надо понимать, что в перечисленных странах железные дороги пролегают, как правило, по полускальному грунту — это касается и Канады, где железнодорожная сеть располагается на юге страны, вблизи границ с США. В России ситуация несколько иная: инфраструктура, построенная, к примеру, на болотистой местности, совершенно иначе принимает нагрузки (Гудок, 2017а).

Установленные графиком движения нормы веса и состава поездов подразделяются на:

— унифицированные — для пропуска сквозных поездов без перелома веса и длины на направлении;

— параллельные (повышенные или пониженные) — для пропуска без переломов веса и длины отправительских маршрутов, ускоренных, контейнерных, рефрижераторных и для поездов определенных назначений;

— участковые — устанавливаемые по мощности локомотива и длине станционных путей для данного участка.

Помимо этого, в оперативной работе используются дифференцированные весовые нормы, то есть максимально возможный вес поезда, устанавливаемый для каждого перегона в зависимости от плана и профиля главных путей, наличия искусственных сооружений и др.

Допускается в исключительных случаях отклонение от установленных норм в сторону уменьшения длины поезда не более чем на один условный вагон. Чтобы в соответствии со специализацией пропускать сквозные поезда без перелома веса, устанавливают единую, унифицированную норму для всего направления.

В части, касающейся перевозки контейнеров по железной дороге, для выхода на желаемый уровень ценовой конкуренции с морскими перевозками, естественно, интерес представляют разработки и техническое воплощение в жизнь, ввод в активную эксплуатацию так называемых 80-футовых фитинговых платформ, позволяющих перевозить по два 40-футовых контейнера на платформе. Более того, в случае если позволит сама инфраструктура (не только железнодорожное полотно, но и контактная сеть⁶ либо ее отсутствие при тепловозной тяге), на платформу можно будет устанавливать четыре 40-футовых контейнера в два этажа, что резко повысит нагрузку на ось и, следовательно, на само полотно. Но выигрыш в экономике весьма ощутим.

Скорость движения грузовых поездов. В ходе различных дискуссий относительно сухопутных грузоперевозок в сообщении Европа — Азия в качестве основного аргумента в их пользу упоминается скорость перевозок. Как правило, приводятся показатели, свидетельствующие о высоких скоростях, об эффективности блок-контейнерных поездов и т.д. Вместе с тем крайне редко затрагиваются вопросы о нитках маршрутов и их реальном использовании, о времени, которое затрачивается на конечные операции и несоблюдение которого вносит коррективы в эти самые нитки (выход из графика).

Сегодня в России основной объем перевозок — более 80% грузооборота — сосредоточен на 1/5 части сети железных дорог. Это Восточный полигон, северо-западное и южное направления к морским портам. Железнодорожный путь на данных направлениях не является однородным по характеристикам установленной скорости. На большей его части установленная скорость движения грузовых поездов составляет 80 км/ч. При этом лишь 6% развернутой длины основных линий имеют установленную скорость 90 км/ч, скорости 70 и 60 км/ч установлены на 4000 и 5700 км соответственно. На значительном протяжении железнодорожных линий есть ограничения в скорости пропуска порожних вагонов. Необходи-

⁶ Контактная сеть — это совокупность проводов, сооружений и оборудования, обеспечивающих передачу электрической энергии от тяговых подстанций к токоприемникам электроподвижного состава. Она выполняется в виде воздушных подвесок. Высота подвески контактного провода — не менее 5750 мм и не более 6800 мм.

димось соблюдать режим ведения поезда на участках с ограничением скорости зачастую приводит к тому, что установленная скорость на смежных участках не может быть реализована — составу необходимо время для разгона и торможения. Получается парадоксальная ситуация: средневзвешенная скорость на основных направлениях составляет более 70 км/ч, а участковая скорость — чуть более 40 км/ч. Не лучшим образом такой режим ведения поезда сказывается и на себестоимости перевозок — из-за повышенного потребления топлива на тягу поездов (Цыплева, 2017).

Справочно: В России по итогам первого полугодия 2017 года средняя участковая скорость движения грузовых поездов составляла 41.8 км/ч, средняя техническая скорость движения грузовых поездов — 47.7 км/ч, маршрутная скорость грузовых поездов — 692.2 км/сутки (РЖД, 2017)⁷.

Проведенный российскими экспертами анализ влияния ограничений позволил выявить более 3200 барьерных мест общей протяженностью 22800 км, ограничивающих дальнейшее повышение скорости движения на основных направлениях сети железных дорог. С 2016 года в России реализуется программа, одним из целевых параметров которой является сокращение почти на 1100 км протяженности участков с установленной скоростью менее 80 км/ч. Реализация данной программы позволит в два раза увеличить протяженность участков со скоростью движения грузовых поездов 90 км/ч на основных направлениях сети железных дорог (Цыплева, 2017)⁸.

Средняя скорость движения грузовых поездов в КНР составляет 35.6 км/ч, а на подходах к Алашанькоу (граница с Казахстаном) снижается до 28–30 км/ч (однопутное движение, вторая ветка пока не запущена) (IIASA, 2018).

Средняя скорость движения грузовых составов в странах ЕС невысока. На международных участках она составляет 18.2 км/ч⁹. Анализ, проведенный Европейской палатой аудиторов, показывает, что в последние годы во многих странах ЕС грузовому движению поездов не уделялось должного внимания, в связи с чем отмечается явное отставание в развитии железнодорожной инфраструктуры,

⁷ Участковая скорость — это скорость движения поезда между двумя станциями смены локомотивов с учетом времени стоянок на промежуточных станциях.

Техническая скорость показывает скорость движения поезда без учета времени остановок на промежуточных и участковых станциях.

Маршрутная скорость — средняя суточная скорость движения маршрутного поезда с учетом времени стоянок на всех станциях по пути следования, кроме начальной и конечной. Маршрутная скорость характеризует скорость продвижения маршрутных поездов от начальной станции до конечной.

⁸ По итогам работы 2016 года скорость была повышена до 90 км/ч более чем на 1100 км развернутой длины пути. По итогам работы за семь месяцев 2017 года на сети дорог была повышена скорость движения для пассажирских поездов на 95 км пути, для грузовых поездов — на 76.9 км, всего после выполнения ремонтных работ планируется повышение скорости на 1357 км для пассажирских поездов и на 1167.4 км для грузовых поездов (Цыплева, 2017).

⁹ Речь идет не об участковой скорости. В данном случае это скорость с момента выхода со станции до прибытия на конечную станцию.

вызванное недостатком инвестиций, необходимостью модернизации и т.д. (ЕСА, 2016).

Контейнерные поезда,двигающиеся с вполне высокой скоростью по территории стран ЕАЭС, на территории ЕС резко замедляют свое движение, при этом стоимость перевозки по странам Европы (тарифы) намного выше, чем, например, в России.

Терминально-логистическая инфраструктура

Развитие терминально-логистической инфраструктуры, сопряженной с сетью железных дорог по оси Китай — ЕАЭС — ЕС, решает задачи обеспечения современными логистическими услугами грузоотправителей и грузополучателей как на внутренних перевозках, так и на внешнеторговых, включая транзитные. В настоящее время, когда транзитные грузоперевозки осуществляются контейнерными поездами по прямым маршрутам, без их переформирования (сортировки) на территории стран ЕАЭС, приоритетное значение при создании опорной сети терминально-логистических центров получают проекты, ориентированные на потребности внутренних и экспортно-импортных операций, а не международного транзита (за исключением пунктов стыковки 1520/1435).

РЖД совместно с другими инвесторами реализует масштабный инфраструктурный проект — создание сети ТЛЦ на территории Российской Федерации. Создаваемая сеть (более 50 ТЛЦ и их сателлитов в увязке с необходимой реконструкцией железнодорожной инфраструктуры), соединенная регулярными контейнерными поездами, позволит РЖД обслуживать сухопутный транспортный грузопоток по оси ЕС — ЕАЭС — Китай, что является одной из задач, реализуемых в рамках федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России».

В 2012 году правлением РЖД одобрена Концепция создания ТЛЦ на территории Российской Федерации. В рамках документа предусматривается поэтапное строительство объектов и ввод мощностей сети ТЛЦ. На начальном этапе должна быть сформирована опорная сеть, которая послужит стимулирующим фактором для вхождения потенциальных инвесторов в проекты развития терминально-логистической инфраструктуры.

Информация по объектам первой очереди сети ТЛЦ, а также состояние проработки и краткая характеристика проектов представлены в [таблице 1](#).

В соответствии с Концепцией создания ТЛЦ на территории Российской Федерации объекты новой сети ТЛЦ будут связаны между собой регулярными контейнерными поездами.

Среди крупных железнодорожных администраций, активно развивающих логистическую сферу, также стоит выделить казахстанскую компанию КТЖ. Компания получила от Правительства Республики Казахстан статус национального интегрированного транслогистического оператора.

В рамках разработанного плана по развитию транспортно-логистической системы Республики Казахстан реализуются проекты формирования интегрирован-

1. СУЩЕСТВУЮЩИЕ БАРЬЕРЫ НА ТЕРРИТОРИИ КНР, СТРАН ЕАЭС И ЕС И ИХ ВЛИЯНИЕ НА ГРУЗОПОТОКИ ПО ОСИ КНР — ЕАЭС — ЕС

| № п/п | Наименование ТЛЦ | Станция примыкания | Степень проработки |
|-------|-----------------------|--|---|
| 1 | Белый Раст | Белый Раст | Созданы ДЗО ¹⁰ , получены технические условия на подключение к сетям инженерно-технического обеспечения, введен в эксплуатацию терминал инертных грузов. Ведется строительство контейнерного терминала (окончание строительства — 2018 год) |
| 2 | Нижний Новгород | Доскино | Работает первая очередь ТЛЦ: автомобильный терминал GEFCO |
| 3 | Екатеринбург | Решеты | На станции Гипсовая работает контейнерная площадка ПАО «ТрансКонтейнер» |
| 4 | Казань | Вахитово | Технологический концепт |
| 5 | Волгоград | Им. М. Горького | Технологический концепт |
| 6 | Калининград | Дзержинская-новая | Разработан бизнес-план |
| 7 | Балтийский (ж/д порт) | Шушары | Фактически ЗАО «Логистика-Терминал» выполняло до недавнего времени функцию сухого порта для Первого контейнерного терминала (ПКТ) и Усть-Лужского контейнерного терминала (УЛКТ). В августе 2017 года терминал перешел под контроль ПАО «ТрансКонтейнер», в связи с чем может быть расширено взаимодействие в другими терминалами портов в Санкт-Петербурге и Усть-Луге |
| 8 | Таманский (ж/д порт) | Разъезд 9-й км | Технологический концепт |
| 9 | Приморский (ж/д порт) | Угольная (также рассматривается вариант станции Уссурийск) | Станции Угольная и Угловая для работы с контейнерами. Фактически данные станции работают по технологии сухого порта |
| 10 | Новосибирск | Клещиха | Разработан бизнес-план |

Таблица 1.
Первоочередные объекты создания опорной сети ТЛЦ ОАО «РЖД»

Источник: ИЭРТ

ной с евразийскими МТК логистической инфраструктуры. Одним из крупнейших проектов является создание к 2020 году СЭЗ «Хоргос — Восточные ворота». В качестве базового элемента выступит международный центр приграничного сотрудничества «Хоргос», куда войдет крупнейший в регионе железнодорожный порт. Перспективные объемы перевозок грузов, которые будут следовать через СЭЗ «Хоргос — Восточные ворота», оцениваются в размере более 10 млн тонн (Горельцев, Полякова, 2015).

¹⁰ ДЗО — дочерние и зависимые общества, акциями и долями которых владеет ОАО «РЖД». ООО «Терминально-логистический центр «Белый Раст» зарегистрировано 30 декабря 2010 года (доля участия ОАО «РЖД» — 100%).

Планируемая территория компонентов СЭЗ «Хоргос — Восточные ворота» (мультиmodalная логистическая зона, индустриальная зона и инфраструктура СЭЗ) составит более 1600 га (с учетом резервной территории — 3300 га).

На территории Казахстана также предусмотрено создание приоритетных объектов ТЛЦ в разных районах городов: Достык, Алматы, Актау, Астана, Уральск, Актобе и др. Проекты ориентированы на обеспечение реализации транзитного потенциала Казахстана и развитие евразийских коридоров АТР — Китай — Казахстан — Европа (Горельцев, Полякова, 2015).

1.2. Погранично-таможенные барьеры

Время на пограничные и таможенные досмотровые операции

Пограничные и таможенные досмотровые операции на территории стран ЕАЭС в настоящее время не являются серьезным барьером в развитии международного транзита и торговли. Странами ЕАЭС проводится последовательная политика по унификации таможенных и пограничных правил и документации, совершенствуются регламенты с целью сокращения времени, необходимого на выполнение пограничных и таможенных досмотровых операций.

Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (ТКЕАЭС), вступивший в силу 1 января 2018 года, предусматривает:

- автоматизацию всех таможенных систем;
- переход на электронное декларирование (отказ от бумажных носителей);
- при таможенном декларировании будет требоваться лишь таможенная декларация в электронном виде (другие документы — только в крайнем случае);
- использование механизма «единого окна» (ЕЭК, 2018).

Это позволит обеспечить:

- совершенствование таможенного администрирования с учетом современного уровня развития информационных технологий;
- максимальное сокращение национального сегмента таможенного регулирования;
- широкое внедрение международного опыта и практики в законодательство стран ЕАЭС.

Кроме того, новый ТК ЕАЭС определяет предельную продолжительность выполнения таможенных операций таможенным органом (не более четырех часов) при условии его предварительного уведомления железнодорожным перевозчиком и отсутствия обстоятельств, требующих дополнительной проверки.

На пропускных пунктах России нормативные сроки осуществления пограничных и таможенных досмотровых операций уже сейчас значительно ниже. В соответствии

с Приказом ФТС России от 5 августа 2015 года № 1572 «Об утверждении Порядка использования Единой автоматизированной информационной системы таможенных органов при совершении таможенных операций в отношении железнодорожных транспортных средств и перемещаемых ими товаров в международном грузовом сообщении при представлении документов и сведений в электронном виде» срок совершения таможенными органами операций, связанных с осуществлением государственного контроля в железнодорожных пунктах пропуска, сокращен до двух часов при условии, что в отношении товаров и транспортных средств предоставлена необходимая информация (документы), а товары и транспортные средства не идентифицированы как рискованные поставки, требующие дополнительной проверки документов и (или) досмотра.

Принципиально важным моментом является осуществление таможенного контроля на внешней границе стран ЕАЭС и последующее безостановочное пересечение грузами внутренних границ стран Союза — без проведения дополнительных таможенных операций. Таким образом, транзитные контейнерные поезда, следующие по наиболее интенсивному трансконтинентальному маршруту Китай — Казахстан — Россия — Беларусь — Польша, проходят таможенный и пограничный контроль только на границах Казахстан — Китай и Беларусь — Польша (при условии предварительного уведомления железнодорожным перевозчиком и отсутствия обстоятельств, требующих дополнительной проверки).

«Полный цикл» обработки контейнерных поездов, включая смену колеи, пограничный и таможенный досмотр на российской границе, осуществляется только на переходе Забайкальск — Маньчжурия (см. выше).

На переходах Наушки — Сухэ-Батор (Россия — Монголия) и Вяртсиля — Ниирала (Россия — Финляндия) осуществляются погранично-таможенные операции без смены ширины колеи. Проведение погранично-таможенного контроля на этих пунктах пропуска занимает до 100 минут. После модернизации погранперехода Ниирала — Вяртсиля пропускная способность станции увеличилась до 550 вагонов в сутки (около 105 минут на контейнерный поезд) (РЖД ТВ, 2015).

Международный пункт пропуска Гродеково — Суйфэньхэ (Россия — Китай) в настоящее время не задействован для трансконтинентального железнодорожного контейнерного транзита между Китаем и Европой, а используется для двусторонних контейнерных перевозок между Россией и Китаем (незначительные объемы) и в рамках МТК «Приморье-1» для транспортировки китайских контейнерных грузов через российские дальневосточные порты Владивосток и Восточный. По мере роста объемов трансконтинентального контейнеропотока между Китаем и Европой и достижения другими пунктами пропуска с выходом на Транссиб/БАМ (Забайкальск — Маньчжурия, Наушки — Сухэ-Батор) предельной загрузки этот погранпереход может более широко использоваться для обеспечения трансконтинентального транзита Азия — Европа. Время перегрузки контейнера в Суйфэньхэ на данный момент сокращено до четырех часов (до шести поездов в сутки), ежегодная пропускная способность терминала в Суйфэньхэ выросла с 50 тыс. до 300 тыс. TEU (Михайлов, 2017).

Электронный документооборот

Важнейшим организационным фактором, позволившим беспрепятственно наращивать железнодорожный транзит грузов между Китаем и ЕС, явилось внедрение в практику работы таможенных органов стран ЕАЭС электронного документооборота и единой системы оформления товарно-транспортных накладных на железных дорогах участвующих стран.

Первым шагом стало введение обязательного предварительного информирования на железнодорожном транспорте (в России — в 2014 году) и обмена электронными документами и сведениями при проведении таможенного контроля в отношении железнодорожных транспортных средств и товаров. Данная мера позволила сократить время оформления товаров и транспортных средств в железнодорожных пунктах пропуска до двух часов. Число участников ВЭД, применяющих электронную форму декларирования, близко к 100%.

Накопленная практика совершения таможенных операций при декларировании товаров позволила включить в новый ТК ЕАЭС нормы, отменяющие обязательность представления документов при подаче деклараций на товары в пользу запросной технологии их получения на основе анализа рисков несоблюдения требований таможенного законодательства.

Такая форма работы позволяет инспекторам таможни заранее оценить репутацию грузоотправителя по своей системе рисков и определить, какие вагоны может понадобиться отцепить для выборочного контроля (чтобы по прибытии поезда сразу же мог начать работу маневровый локомотив), а на каких операциях можно сэкономить время ([Солнцев, 2017](#)).

Стоит отметить, что в Китае в 2001 году был запущен «Золотой таможенный проект» (Golden Customs Project). Проект призван ускорить развитие электронного оформления в целях сокращения времени и затрат. В 2002 году по всей территории Китая была внедрена система таможенной очистки с доступом через Интернет ([Алиев и др., 2017](#)).

1.3. Административно-правовые барьеры: системы оформления товарно-транспортных накладных

Основным административно-правовым препятствием для увеличения грузооборота между КНР, странами ЕАЭС и ЕС являются различия в системе транспортного права. В странах Европы оно регулируется положениями Договора о международном железнодорожном транспорте (КОТИФ/COTIF). В странах СНГ, Балтии, а также в Албании, Иране, КНР, КНДР, Вьетнаме, Монголии, Венгрии и Словакии руководствуются Договором о международном грузовом сообщении (СМГС).

СМГС и КОТИФ (с учетом ЦИМ¹¹) регулируют одни и те же вопросы, однако подход к их решению принципиально разный. Это касается положений об ответ-

¹¹ ЦИМ — Единые правовые предписания к Договору о международной железнодорожной перевозке грузов (Приложение В к КОТИФ).

ственности и компенсации при частичной утере груза, а также о превышении сроков доставки. Расхождения заметно усилились после принятия новой редакции КОТИФ в 1999 году (так называемый Вильнюсский протокол от 3 июля 1999 года). В качестве примера следует назвать обязанность по совершению перевозки и обязанность выставления тарифа, которые имеются в СМГС. Новая редакция КОТИФ не допускает наличия различных договорных моделей.

Таким образом, прием и отправка грузов на всем пути следования между странами, руководствующимися правом КОТИФ, и странами, в которых регулирование осуществляется правом СМГС, невозможны как с транспортно-правовой точки зрения, так и с позиций выполнения таможенных требований. Поскольку унифицировать правовые нормы пока не представляется возможным, на совместных совещаниях представителей ЦИТ и ОСЖД (Центрального (Европейского) института транспорта и Организации сотрудничества железных дорог) было принято решение о создании перевозочного документа, который признавался бы всеми заинтересованными сторонами и содержал в себе все необходимые данные как для КОТИФ, так и для СМГС.

Кроме того, Международный комитет железнодорожного транспорта совместно с Организацией сотрудничества железных дорог (ОСЖД) более 10 лет назад разработали унифицированную накладную ЦИМ/СМГС¹², которая также признана в качестве таможенного документа. С 1 сентября 2006 года она используется при трансграничных грузовых железнодорожных перевозках и доступна в электронном виде, что особенно важно в связи с требованием ЕС о предварительном информировании.

Применение унифицированной накладной ЦИМ/СМГС при перевозках в сообщении Китай — страны Европы позволяет сократить сроки доставки грузов железнодорожным транспортом и облегчить процедуры при пересечении границ благодаря тому, что переоформлять перевозочные документы с одного транспортного права на другое нет необходимости.

Главными преимуществами использования унифицированной накладной ЦИМ/СМГС являются:

- уменьшение времени простоя на пограничных переходах;
- сокращение стоимости перевозки на сумму, необходимую для переоформления документов;
- значительное упрощение таможенных процедур, так как единая накладная ЦИМ/СМГС признается в качестве транзитного таможенного и банковского документа, а также как документ для комбинированных перевозок (для отправки маршрутных поездов, групп вагонов, отдельных вагонов и контейнеров) (Цветков и др., 2015).

Государственная администрация железных дорог КНР заявила о начале с 1 мая 2017 года оформления всех трансконтинентальных контейнерных перевозок по

¹² Накладная ЦИМ/СМГС является подтверждением заключения договоров перевозки по Единым правовым предписаниям к Договору о международной железнодорожной перевозке грузов (ЦИМ) и по Соглашению о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) в сообщении между государствами, применяющими ЦИМ и СМГС.

накладной ЦИМ/СМГС. Соответствующий документ направлен в Комитет ОСЖД. По накладной ЦИМ/СМГС будут следовать все контейнерные поезда из Китая в Европу и в обратном направлении, маршруты которых проходят через железнодорожные переходы Алашанькоу, Маньчжурия, Эрлянь, Суйфэньхэ и Хоргос ([Гудок, 2017b](#)). Это решение можно рассматривать как еще один шаг в развитии процесса сопряжения ЕАЭС с инициативой «Один пояс, один путь». Использование накладной ЦИМ/СМГС, ведущее к устранению барьеров и нормативных различий между правовыми режимами, регулирующими перевозки в КНР, странах ЕАЭС и ЕС, повышает конкурентоспособность железнодорожных перевозок на евразийском пространстве.

Накладная ЦИМ/СМГС пока используется далеко не всеми участниками, применяющими накладные СМГС и ЦИМ. Положительный опыт внедрения накладной ЦИМ/СМГС определяет важность ее дальнейшего распространения среди всех участников Международного комитета железнодорожного транспорта и Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении, а также необходимость перехода на электронный документооборот с электронной цифровой подписью.

Накладная ЦИМ/СМГС обеспечивает сокращение сроков международных перевозок за счет минимизации временных потерь при пересечении государственных границ.

2. Рекомендации по устранению барьеров в сфере международных грузовых перевозок

Проведенный анализ показал, что основной потенциал роста контейнеропотока по оси Китай — ЕАЭС — ЕС приходится на торговлю Китая со странами ЕС, значительная часть которой может быть переключена с морского транспорта на железнодорожный. В ближайшей перспективе объективные возможности для развития контейнеропотока между странами ЕАЭС и ЕС, а также между ЕАЭС и Китаем существенно меньше в силу ограниченных объемов грузов, релевантных для переключения на железную дорогу.

Для увеличения пропускной способности сухопутных транспортных коридоров по оси КНР — ЕАЭС — ЕС и повышения их конкурентоспособности по сравнению с морскими маршрутами не требуются мегапроекты. Нужен не «второй Транс-сиб», а точечная расшивка «узких» мест транспортной инфраструктуры, требующая ограниченных капиталовложений, а именно: строительство дополнительных железнодорожных путей, электрификация участков железной дороги, обновление и модернизация тяговой силы, специализированный подвижной состав и инфраструктура пограничных переходов и т.п.

Среди факторов, препятствующих росту контейнеропотоков между Китаем и странами ЕС, основными являются два.

1. *Несбалансированность контейнеропотока из Китая в ЕС и обратно.* Согласно проведенным расчетам, при достижении контейнеропотоком между КНР и ЕС уровня 200–250 тыс. FEU в 2020 году будет использована примерно четверть максимального объема экспортных грузов ЕС для Китая, релевантных для переключения на железнодорожный транспорт, и только 7% объема потенциально релевантного китайского грузопотока в Европу. При достижении в 2030 году контейнеропотоком Китай — ЕС уровня 500 тыс. FEU потенциал релевантных европейских поставок в Китай будет использован почти на 70%, а китайских в ЕС — лишь на 17%.

2. *Недостаточная пропускная способность погранпереходов на белорусско-польской границе.* В 2017 году перерабатывающие мощности перехода Брест — Малашевиче были уже практически полностью задействованы. Соответственно, инициирован вариант использования всех остальных переходов на белорусско-польской границе, а также пунктов пропуска в Калининградской области.

Для повышения перерабатывающих мощностей на белорусско-польской границе важно, чтобы инвестиции в инфраструктуру соответствующих станций направляла не только Беларусь, но и Польша. Здесь важна скорость реализации инвестиционных проектов. В противном случае недостаточные мощности переходов на белорусско-польской границе будут существенно подрывать кон-

курентоспособность железнодорожных маршрутов, проходящих через страны ЕАЭС. В то же время страны ЕАЭС не в состоянии повлиять на ускорение строительства железнодорожной инфраструктуры Польши.

Одним из решений проблемы польских железных дорог могли бы стать инвестиции в альтернативные маршруты для движения контейнерных поездов по направлению Восток — Запад. В данном случае ключевыми направлениями могут стать: (1) расширение практики использования транспортного узла Санкт-Петербурга; (2) использование в международном транзите транспортно-логистической инфраструктуры Калининградской области (перегрузочные пункты в Черняховске и Калининграде). Для полноценного использования данного маршрута необходимы инвестиции в увеличение перерабатывающих мощностей перегрузочных пунктов и инфраструктуру пограничных переходов (Польша — Калининградская область, Литва — Калининградская область). При этом в средне- и долгосрочной перспективе в любом случае необходима поддержка такого проекта со стороны польских железных дорог.

Частичным решением проблемы мог бы стать вариант использования ширококолейной линии Хрубешув — Славкув в Польше к новому терминалу «Евро-терминал Славков» (перерабатывающая мощность — 240 тыс. TEU в год) при условии строительства ширококолейного участка до этой линии от белорусско-польской границы. Однако реализация этого проекта может начаться только при инициировании его польской стороной. Кроме того, потребуется дальнейшее серьезное развитие указанного терминала в Польше.

Степень загрузки контейнерными перевозками железнодорожной инфраструктуры стран ЕАЭС по оси Китай — ЕАЭС — ЕС (ее пропускной и провозной способности) до настоящего времени невелика и не оказывает сдерживающего влияния на их объемы и интенсивность. Однако достаточные резервы пропускной способности на перспективу до 2020 года и в долгосрочном плане отсутствуют. Тем не менее при условии реализации имеющихся проектов развития наиболее загруженных участков сетей РЖД, КТЖ и БЖД по оси Китай — ЕАЭС — ЕС пропускные и провозные способности сетевой инфраструктуры позволят полностью обеспечить прогнозируемые объемы международного контейнерного транзита.

Важнейшим направлением инвестиций уже в настоящее время является создание опорных транспортных хабов/ТЛЦ на территории России, Казахстана и Беларуси. Нехватка опорных ТЛЦ на территории ЕАЭС повышает общий пробег транспорта и, соответственно, транспортные расходы грузоотправителей, а также увеличивает время аккумуляции и дистрибуции грузов. Первоочередными целями создания транспортных хабов/ТЛЦ в странах ЕАЭС должны стать: (1) обработка на приграничных территориях входящих в ЕАЭС контейнерных грузов (из КНР и ЕС) и их дальнейшая дистрибуция железнодорожным/автомобильным транспортом; (2) аккумуляция контейнерных грузов на территории хабов/ТЛЦ и их дальнейший экспорт железнодорожным/автомобильным транспортом в КНР и страны ЕС (перевозки на коротком плече); (3) в перспекти-

ве возможна аккумуляция контейнерных грузов на территории хабов/ТЛЦ для дальнейшей дозагрузки ими транзитных контейнерных поездов, движущихся по оси КНР — ЕАЭС — ЕС.

Планы развития транспортно-логистических центров в странах ЕАЭС (например, Концепция создания терминально-логистических центров на территории Российской Федерации РЖД, Мастер-план по развитию транспортно-логистической системы Республики Казахстан КТЖ) также окажут стимулирующее влияние на развитие контейнеропотоков — прежде всего в направлении усложнения «топологии» потоков, как взаимных (Китай — ЕАЭС, ЕС — ЕАЭС), так и транзитных.

Перспективным направлением развития международных грузоперевозок является использование спецконтейнеров/кузовов (для химических и минеральных грузов), рефрижераторных контейнеров (для транспортировки продовольственных товаров). Эта ниша на пространстве ЕАЭС пока не полностью освоена бизнесом. Тем не менее производство такого рода продукции имеет высокие перспективы, в том числе для инвестиционной деятельности.

Важным условием для устранения барьеров в сфере международных грузовых перевозок является информационный обмен между странами, по территории которых проходят основные маршруты контейнерных перевозок, о долгосрочных (5–10 лет) прогнозах развития взаимных железнодорожных перевозок: перспективные направления и объемы перевозок грузов; планы по среднесуточным объемам приема/сдачи вагонов на стыковых пунктах смены ширины колеи и пр. Обмен информацией позволит заранее определить потребность в организационно-технических мероприятиях и мероприятиях по развитию железнодорожной и сопутствующей инфраструктуры для беспрепятственного следования грузов в установленные нормативом сроки.

Необходимо довести до полной унификации административно-правовые аспекты, касающиеся движения контейнерных поездов по оси КНР — ЕАЭС — ЕС. Прогресс, достигнутый в решении проблем с задержками на границах, связанными с погранично-таможенными досмотровыми операциями и документальным сопровождением перевозок (с учетом вступления в силу 1 января 2018 года нового ТК ЕАЭС и оформления с 1 мая 2017 года Государственной администрацией железных дорог КНР всех трансконтинентальных контейнерных перевозок по накладной ЦИМ/СМГС), приближает к практически полному устранению на границе ЕАЭС — Китай и внутри ЕАЭС административно-правовых барьеров, влияющих на реализацию потенциала грузопотоков. Все соответствующие операции уже с 2018 года могут осуществляться во время смены ширины колеи и не будут занимать дополнительного времени.

3. Опросы бизнеса и интерес компаний из стран ЕС к трансевразийским транспортным коридорам

В данном разделе представлены наиболее интересные факты, полученные в результате проведенного в 2017 году Международным институтом прикладного системного анализа (International Institute for Applied Systems Analysis, IIASA) исследования на тему «Трансевразийские сухопутные транспортные коридоры (ЕС — ЕАЭС — КНР): оценка перспектив и барьеров». Исследование было инициировано ЕАБР и предполагало опросы и интервью с представителями европейского бизнеса (транспортные и логистические компании, экспортеры) на предмет потенциальной заинтересованности в использовании сухопутных трансевразийских маршрутов Китай — ЕС, а также готовности осуществлять инвестиции в их развитие ([IIASA, 2018](#)).

Результаты опросов и интервью позволили прийти к выводу, что уровень готовности потенциальных инвесторов из государств ЕС к участию в инфраструктурных проектах по оси КНР — ЕС во многом зависит не только от рентабельности или сроков окупаемости таких проектов, но и от устойчивости экономик в зоне реализации/работы проекта и прозрачности процесса принятия решений в государствах реализации/работы проекта.

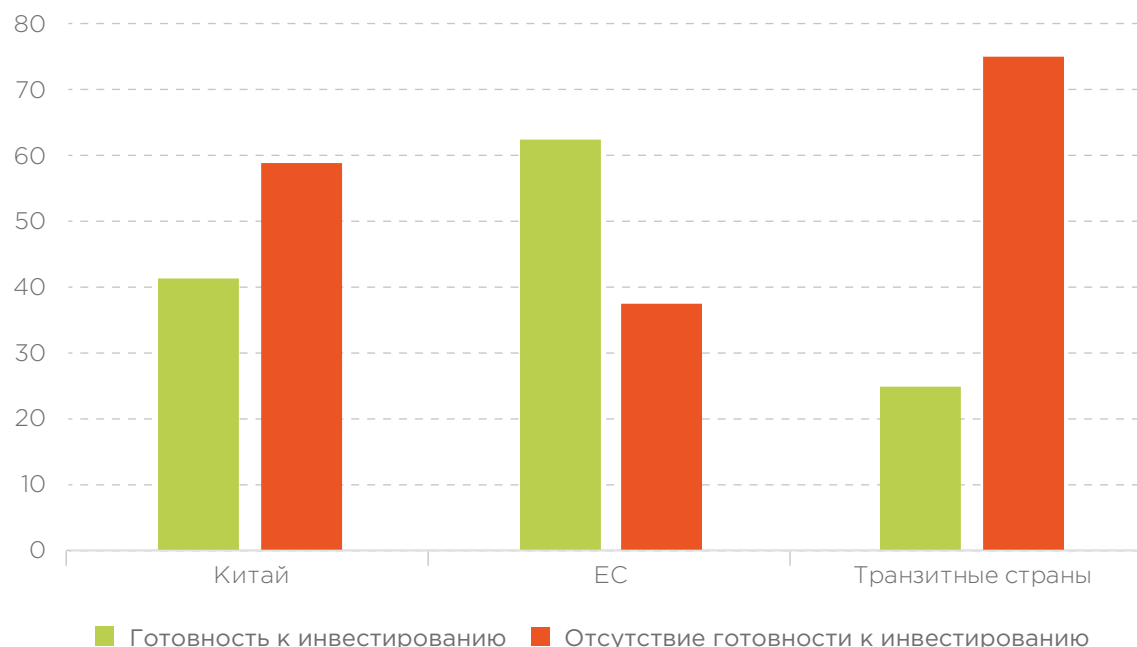
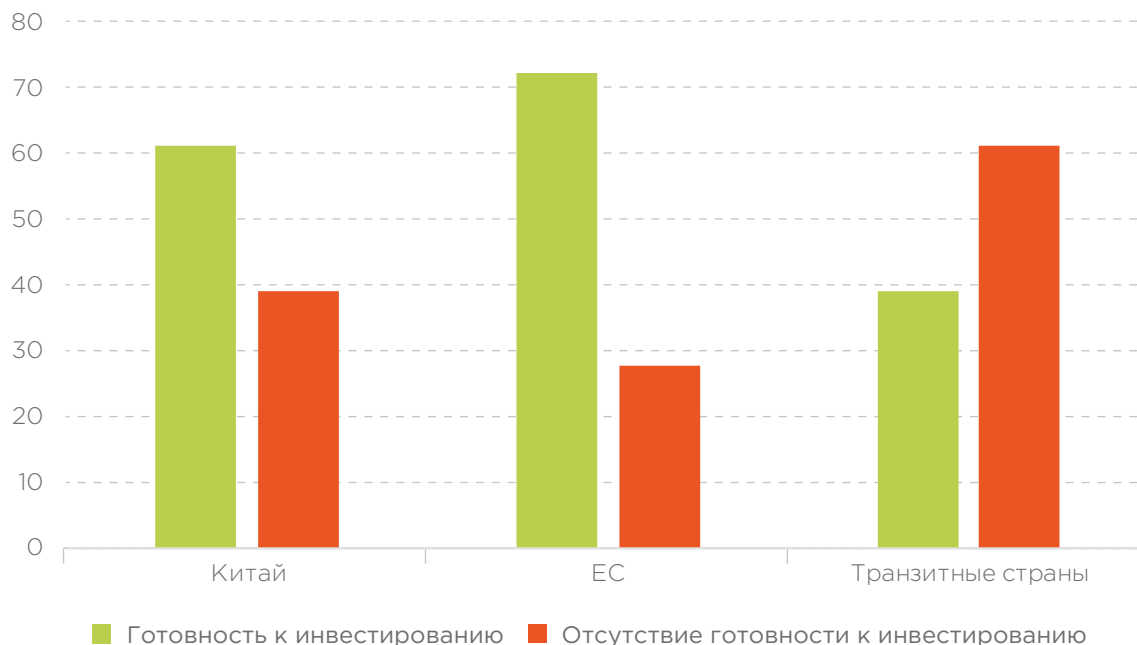
На рисунках 1 и 2 представлен уровень заинтересованности организаций, частных компаний и инвесторов из ЕС к участию в реализации транспортных/инфраструктурных проектов по оси КНР — ЕС в разрезе трех географических регионов (Китай, ЕС и транзитные страны, такие как Казахстан, Россия, Беларусь и т.д.), а также по двум временным горизонтам: в среднесрочной (до 2025 года) и долгосрочной (до 2040 года) перспективе.

В целом европейские инвесторы имеют достаточно высокий интерес к инфраструктурным/транспортным проектам ЭПШП. Вместе с тем интерес к реализации таких проектов на территории транзитных стран (в числе которых Россия, Казахстан, Беларусь) гораздо ниже (см. [рисунки 1 и 2](#)). Ожидается наиболее комфортной для себя зоной работы они считают территорию ЕС.

По мнению представителей компаний, принявших участие в опросе, уровень общих инвестиционных рисков в долгосрочной перспективе возрастает и, соответственно, уровень готовности к инвестированию снижается во всех географических регионах. Существенно снижается заинтересованность европейских инвесторов к участию в долгосрочных проектах ЭПШП в КНР и транзитных странах. Представители компаний из ЕС объяснили это высоким уровнем неопределенности в отношении политической и экономической стабильности в этих странах.

Потенциальные европейские инвесторы отметили, что для того, чтобы привлекательность проектов ЭПШП возросла в среднесрочной и долгосрочной перспективе, необходимо участие в таких проектах китайских прямых инвесторов. По мнению участников опроса, прямые капиталовложения компаний из КНР

3. ОПРОСЫ БИЗНЕСА И ИНТЕРЕС КОМПАНИЙ ИЗ СТРАН ЕС К ТРАНСЪЕВРАЗИЙСКИМ ТРАНСПОРТНЫМ КОРИДОРАМ



(а не кредиты китайских банков) могут привести к повышению инвестиционной привлекательности проектов ЭПШП, став своего рода сигналом создания в зоне работы благоприятного и устойчивого инвестиционного климата.

Уровень готовности европейских инвесторов вкладывать свои ресурсы в европейскую часть транспортных коридоров ЭПШП во многом определяется качест-

вом государственных институтов в КНР. Например, инвесторы могут позитивно отнестись к проекту инвестирования в железнодорожную инфраструктуру в Польше, если у них будет уверенность в стабильности и эффективности китайских государственных институтов. С другой стороны, компании из ЕС готовы разделять коммерческие и политические риски в уже реализуемых китайских инвестиционных проектах.

Проведенный анализ указывает на то, что готовность инвестировать в инфраструктурные проекты в Китае, ЕС или транзитных странах в связи с развитием инициативы ЭПШП определяется преимущественно следующими факторами:

- качество транспортно-логистической инфраструктуры в стране инвестирования;
- качество государственных институтов в стране инвестирования;
- транспортно-логистические издержки.

На рисунке 3 представлены данные о влиянии ряда факторов на инвестиционные перспективы.

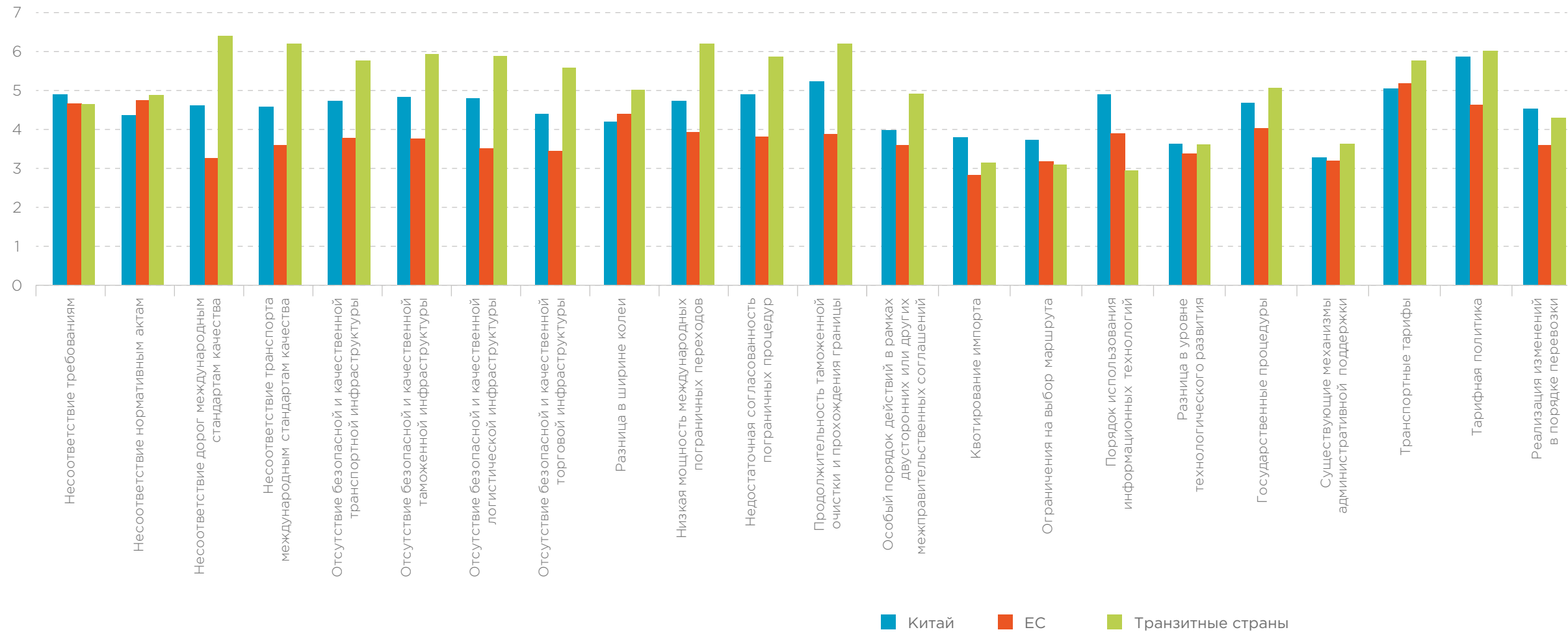


Рисунок 3. Оценка логистических и транспортных факторов в Китае, ЕС и транзитных странах (1 — фактор незначим, 7 — фактор имеет крайне высокое значение)

Источник: IIASA (2018)

Как видно, европейские инвесторы считают, что риски, возникающие в транзитных странах, выше, чем в ЕС или в Китае. В частности, упоминаются такие факторы, как разница в ширине железнодорожной колеи (см. предыдущую главу) и нестабильность транспортных тарифов в транзитных странах. Тарифная политика воспринимается как значимый фактор в отношении именно КНР и стран ЕАЭС, поскольку для европейских компаний он отягощается наличием неопределенности.

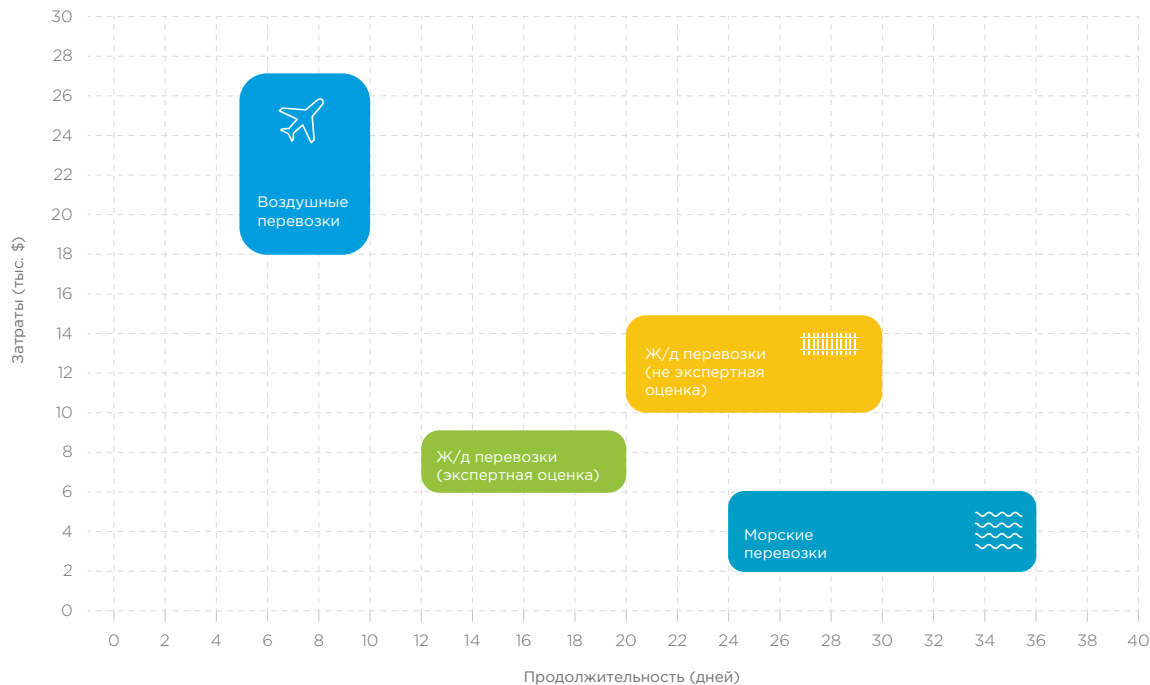
Интересным оказался факт неполной осведомленности европейских компаний о преимуществах сухопутных трансъевразийских транспортных коридоров (сроки доставки, количество используемых модальностей транспорта, доставка «от двери до двери», стоимость доставки), а также об уровне развития транспортных коридоров, существующих маршрутах (в первую очередь железнодорожных), состоянии транспортной и логистической инфраструктуры по оси КНР — ЕАЭС — ЕС.

На рисунке 4 представлено мнение европейских компаний о стоимости и продолжительности перевозки грузов в стандартном 20-футовом контейнере из Китая в Западную Европу с использованием различных видов транспорта (воздушного, морского и железнодорожного).

Рисунок 4.

Оценка стоимости и продолжительности перевозки грузов в стандартном 20-футовом контейнере из Китая в Западную Европу

Источник:
IIASA (2018)



Анализ оценок респондентов продемонстрировал значительный разрыв в уровне осведомленности между экспертами по вопросам организации перевозок по направлению Китай — ЕС (например, операторы железнодорожных терминалов) и специалистами в других областях (операторы морских портов, грузоотправители и т.д.). Потенциальные заинтересованные лица, не имеющие соответствующего опыта работы, оценивают сухопутные транзитные перевозки по маршруту Китай — ЕС как дорогостоящие и сравнительно медленные (длительность перевозки — 20–30 дней, а стоимость — около \$10–15 тыс.). Соответственно, они полагают, что железнодорожные перевозки нецелесообразно рассматривать в качестве объекта потенциальных вложений, так как они обходятся намного дороже, чем морские перевозки, при сопоставимой продолжительности доставки груза. Очевидно, что подобные оценки существенно отличаются от реального положения дел (см. [ЦИИ ЕАБР, 2018](#)).

Такая ситуация говорит о том, что необходимы усилия по популяризации трансъевразийских железнодорожных грузоперевозок по оси КНР — ЕАЭС — ЕС. Это поможет привлечь внимание европейских грузоотправителей к сухопутным транспортным перевозкам из Европы в Китай, нарастить грузопотоки из ЕС в КНР (в том числе за счет новых товарных групп) и, соответственно, снизить долю порожних контейнеров в грузоперевозках. В итоге эффективность трансъевразийского транзита должна вырасти, а издержки — снизиться.

В рамках опросов и интервью представителями европейских компаний в качестве факторов, способных существенно повысить в будущем инвестиционную привлекательность транспортных и логистических проектов по оси КНР — ЕАЭС — ЕС,

были названы следующие:

- Совместные инвестиции стран по оси КНР — ЕАЭС — ЕС в проекты физической инфраструктуры и устранение нетарифных барьеров (единые и/или согласованные технологии, стандарты, стратегии развития и т.д.).
- Более эффективная международная координация наземных транспортных коридоров и связанных с ними проектов, включая координацию инвестиционной политики вовлеченных в них стран.
- Рост транзитного потенциала за счет разработки новых бизнес-моделей и совместного использования имеющегося у различных операторов подвижного состава. Разработка и реализация совместных интеграционных проектов (сверхдлинные поезда, увеличение длины железнодорожных составов).
- Стабильность и устойчивость тарифной системы, предложения по ее возможному усовершенствованию.
- Увеличение коэффициента загрузки по направлению Запад — Восток.
- Повышение инвестиционной привлекательности проектов ЭПШП посредством популяризации и маркетинга сухопутных транспортных маршрутов по оси КНР — ЕАЭС — ЕС. Повышение уровня осведомленности о преимуществах и перспективах сухопутного трансконтинентального транзита.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

Алиев Т., Аронов И., Баева М., Башкирова Е., Воробьев М., Губенко Р., Гушин Е., Ермохин И., Исмаилова О., Кнобель А., Коваль А., Кузнецова А., Левашенко А., Пономарева О., Прока К., Пыжиков Н., Рыбакова А., Саламатов В., Спартак А., Тангаева А., Флегонтова Т., Хмаренко Е. (2017) *Рынок Китая: вопросы доступа*. Аналитический отчет. Москва: ИТИ.

Ананьев Р. (2017) Перспективы роста. *Железнодорожник Белоруссии*, 7 октября. Доступно на: <http://xpress.by/2017/10/07/perspektivy-rosta-2/>.

Бектиярова И. (2016) Достык – 25 лет дружбы! *Қазақстан теміржолшысы (Железнодорожник Казахстана)*, 1 августа. Доступно на: <https://railnews.kz/newsrus/2016/08/01/%D0%B4%D0%BE%D1%81%D1%82%D1%8B%D0%BA-25-%D0%BB%D0%B5%D1%82-%D0%B4%D1%80%D1%83%D0%B6%D0%B1%D1%8B.html>.

БЕЛТА (2017) БЖД готова организовать пропуск контейнерных поездов через Брузги – Кузницу Белостоцкую и Свислочь – Семянувку. 21 июня. Доступно на: <http://www.belta.by/economics/view/bzhd-gotova-organizovat-propusk-kontejnernih-poezdov-cherez-bruzgi-kuznitsu-belostotskuju-i-svisloch-253812-2017/>.

БЖД (2017) Белорусская железная дорога развивает инфраструктуру грузовых терминалов, расположенных на белорусско-польской границе. 3 ноября. Доступно на: http://www.rw.by/corporate/press_center/corporate_news/2017/11/beloruskaja_zheleznaja_dor889/.

Горельцев С., Полякова М. (2015) Перспективы развития терминально-логистической инфраструктуры на «пространстве 1520». Институт экономики и развития транспорта. Доступно на: <http://iert.com.ru/images/Gorelcev.pdf>.

Гудок (2017а) Насколько перспективна идея перехода на использование грузовых вагонов с осевой нагрузкой 27–30 тс? *Гудок*, № 155 (26294), 6 сентября. Доступно на: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1385771&archive=2017.09.06>.

Гудок (2017б) С 1 мая 2017 года Китай будет оформлять перевозки по накладной ЦИМ/СМГС. *Gudok.ru*, 13 апреля. Доступно на: <http://www.gudok.ru/news/?ID=1370591>.

Евразийская экономическая комиссия (ЕЭК) (2018) Таможенный кодекс ЕАЭС вступил в силу. 1 января. Доступно на: <http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/01-01-2018-1.aspx>.

Михайлов И. (2017) Ода китайскому контейнеру. *Информационно-аналитическое агентство «Восток России»*, 14 сентября. Доступно на: <https://www.eastrussia.ru/material/oda-kitayskomu-konteyneru/>.

Плетнев С. (2017) Польша закрывается на ремонт. *Гудок*, № 150 (26289), 30 августа. Доступно на: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1384830&archive=2017.08.30>.

РЖД (2017) РЖД в цифрах. Основные показатели. Доступно на: http://www.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5232&layer_id=3290&refererLayerId=162&id=4083.

РЖД-Партнер (2016) ЕС выделит 475 млн евро на модернизацию железнодорожной инфраструктуры в Польше. 14 июля. Доступно на: <http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/es-vydelit-475-mln-evro-na-modernizatsiiu-zheleznodorozhnoi-infrastruktury-v-polshe-414808/>.

РЖД-Партнер (2017) Растущие объемы ж/д перевозок из Азии в Европу выявляют узкие места на маршруте. 10 августа. Доступно на: <http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/rastushchie-obemy-zh-d-perevozok-iz-azii-v-evropu-vyyavlyayut-uzkie-mesta-na-marshrute/>.

РЖД ТВ (2014) Из Китая в Европу за 13 суток (Андрей Баншиков, директор Забайкальского филиала ПАО «ТрансКонтейнер»). 12 августа.

РЖД ТВ (2015) По инициативе РЖД. Из Финляндии в КНР запущен первый регулярный контейнерный поезд. 11 сентября. Доступно на: <http://www.rzd.tv.ru/2015/09/11/po-initsiative-rzhd-iz-finlyandii-v-knr-zapushhen-pervyyi-regulyarnyyi-konteynernyyi-poezd/>.

Солнцев А. (2017) Россия и Китай хотят обмениваться электронными накладными. *РЖД-Партнер*, 28 июня. Доступно на: <http://www.rzd-partner.ru/logistics/comments/rossiya-i-kitaya-khotyat-obmenivatsya-elektronnymi-nakladnymi/>.

ТАСС (2017) В Калининградскую область прибыл первый контейнерный транзитный поезд из Польши в Китай. 25 сентября. Доступно на: <http://tass.ru/ekonomika/4590863>.

Тонин И. (2017) БЖД: Польша сдерживает контейнерные потоки. *РЖД-Партнер*, 20 сентября. Доступно на: <http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/bzhd-polsha-sderzhivaet-konteynernye-potoki-/>.

Цветков В., Зоидов К., Медков А., Ионичева В. (2015) Институционально-организационные проблемы таможенного регулирования экспортно-импортных и транзитных перевозок грузов в Евразийском экономическом союзе. Часть 2. *Экономическая наука современной России*, 4 (71), с. 32–47. Доступно на: <https://cyberleninka.ru/article/v/institutsionalno-organizatsionnye-problemy-tamozhennogo-regulirovaniya-eksportno-importnyh-i-tranzitnyh-perevozok-gruzov-v>.

Центр интеграционных исследований ЕАБР (ЦИИ ЕАБР) (2018) *Транспортные коридоры Шелкового пути: потенциал роста грузопотоков через ЕАЭС*. Доклад № 49. Санкт-Петербург: ЦИИ ЕАБР. Доступно на: <https://eabr.org/analytics/integration-research/cii-reports/transportnye-koridory-shelkovogo-puti-potentsial-rosta-gruzopotokov-cherez-eaes/>.

Цыплева Н. (2017) Скорость в приоритете. *Гудок*, № 155 (26294), 6 сентября. Доступно на: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1385773&archive=2017.09.06>.

China Daily (2016) In Visit to Poland, Xi Links Silk Road with Amber Road. June 21. Available at: http://www.chinadaily.com.cn/world/2016xivisitee/2016-06/21/content_25793326.htm.

- CRCT (2018) CEIBS Column Operations over the Years (2011–2017). Available at: <http://www.crct.com/index.php?m=content&c=index&a=lists&catid=22>.
- European Court of Auditors (ECA) (2016) EU Rail Freight: “Still not on the Right Track”. May 24. Available at: <https://www.eca.europa.eu/en/Pages/NewsItem.aspx?nid=6970>.
- IIASA (2018, forthcoming) Project “Trans-Eurasian Land Transport Corridors Assessment of Prospects and Barriers”. Laxenburg, Austria.
- Jesionkiewicz, B. (2017) Investment and Liberalisation Reverse Polish Decline. *International Railway Journal*, January 18. Available at: <http://www.railjournal.com/index.php/europe/investment-and-liberalisation-reverse-polish-decline.html>.
- Lewandowski, K. (2016) Long Freight Trains in Poland, What is the Problem of its Usage? *Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej*, 111, pp. 357–369. Available at: <https://www.researchgate.net/publication/309486866>.

ПРИЛОЖЕНИЕ

| № | Индекс маршрута | Регулярность (число отпр.) | Пункт отпр. | Время отпр. | Время в пути (сут.) | Маршрут | Погранпереход | Страны назначения | Транзитные страны |
|----|-----------------|-------------------------------|---------------|-------------|---------------------------|--|-------------------|--------------------------------|---|
| 1 | X8001 | 1 в нед. | Чжэнчжоу сев. | 13:52 | ок. 15 сут. | Чжэнчжоу — Гамбург | Алашанькоу | Германия | Казахстан, Россия, Беларусь, Польша, Германия |
| 2 | X8003 | 1 в нед. | Чжэнчжоу сев. | 8:04 | | | | | |
| 3 | X8005 | 1 в нед. | Чжэнчжоу сев. | 1:59 | | | | | |
| 4 | X8069 | 1 в нед. | Чжэнчжоу сев. | 4:00 | | | Хоргос | | |
| 5 | X8202/3 | 2 в нед. | Юйтянь | 18:40 | ок. 15 сут. | Чжэнчжоу (Ухань) — Гамбург | Эрлянь | Германия | Монголия, Россия, Беларусь, Польша, Германия |
| 6 | X8014/3 | 1 в нед. | Чунцин | 10:57 | ок. 15 сут. | Чунцин — Дуйсбург | Алашанькоу/Хоргос | Германия | Казахстан, Россия, Беларусь, Польша, Германия |
| 7 | X8020/19 | 2 в нед. | Чунцин | 12:49 | | | Алашанькоу | | |
| 8 | X8076/5 | через день | Чунцин | 10:30 | | | Хоргос | | |
| 9 | X8084/3 | ежедневно | Чунцин | 7:01 | | | Алашанькоу | | |
| 10 | X8434 | 3 в нед. | Чунцин | 18:58 | | | Эрлянь | | Монголия, Россия, Беларусь, Польша, Германия |
| 11 | X8412/1 | 2 в нед. | Чунцин | 17:34 | ок. 10 сут. | Чунцин — Черкесск | Маньчжурия | Россия | Россия |
| 12 | X8016/5 | 1 в нед. | Чэнду сев. | 23:15 | 12–15 сут. | Чэнду — Лодзь/ Нюрнберг/Тилбург | Алашанькоу | Польша/Германия/ Нидерланды | Казахстан, Россия, Беларусь, Польша, Германия, Нидерланды |
| 13 | X8056/5 | 1 в нед. | Чэнду сев. | 14:40 | | | | | |
| 14 | X8086/5 | ежедневно | Чэнду сев. | 22:40 | | | | | |
| 15 | X8090/89 | ежедневно | Чэнду сев. | 12:26 | | | | | |
| 16 | X8078/7 | через день | Чэнду сев. | 7:52 | | | Хоргос | | |
| 17 | X8062/1 | 1 в нед. | Чэнду сев. | 11:41 | | | | | |
| 18 | X8064/3 | 1 в нед. | Чэнду сев. | 11:31 | | | | | |
| 19 | X8406/5 | 2 в нед. | Цзяшань | 11:34 | 12–15 сут. | Ухань — Минск/Гамбург | Маньчжурия | Беларусь/Россия/ Германия | Россия, Беларусь, Польша, Германия |
| 20 | X8017/8/7 | 2 в нед. | Цзяшань | 5:38 | ок. 15 сут. | Ухань — Пардубице/ Лодзь/Гамбург/ Дуйсбург | Алашанькоу | Чехия/Польша/Германия | Казахстан, Россия, Беларусь, Польша, Чехия, Германия |
| 21 | X8011/2/1 | 1 в нед. | Цзяшань | 22:29 | | | Алашанькоу | | |
| 22 | X8035/6/5 | 1 в нед. | Цзяшань | 13:40 | | | Алашанькоу/Хоргос | | |
| 23 | X8024 | 1 в нед. | Хэфэй вост. | 18:10 | ок. 18 сут. | Иу — Мадрид | Алашанькоу | Испания | Казахстан, Россия, Беларусь, Польша, Германия, Франция, Испания |
| 24 | X8074/3 | 1 в нед. | Кьяоси/Иу | 20:44 | ок. 12 сут. | Иу — Минск | Маньчжурия | Беларусь | Россия, Беларусь |
| 25 | X8088/7 | 1 в нед. | Кьяоси/Иу | 12:23 | ок. 18 сут. | Иу — Стамбул | Хоргос | Турция | Казахстан, Азербайджан, Армения, Грузия, Турция |
| 26 | X8066/5 | 1 в нед. | Хэфэй вост. | 17:45 | ок. 15 сут. | Хэфэй — Гамбург | Алашанькоу | Германия | Казахстан, Россия, Беларусь, Польша, Германия |
| 27 | X8402/1 | 3 в нед. | Сучжоу зап. | 2:00 | ок. 12 сут. | Сучжоу — Варшава | Маньчжурия | Польша | Россия, Беларусь, Польша |
| 28 | X8410/09 | 1 в нед. | Сучжоу зап. | 2:40 | ок. 12 сут. | Сучжоу — Варшава | Эрлянь | Польша | Монголия, Россия, Беларусь, Польша |
| 29 | X8082/1 | 1 в нед. | Юнтай | 11:36 | ок. 18 сут. | Ляньюньган — Стамбул | Алашанькоу | Турция | Казахстан, Азербайджан, Армения, Грузия, Турция |
| 30 | X8057 | через день | Шэньян вост. | 3:35 | ок. 13 сут. | Шэньян — Гамбург | Маньчжурия | Германия | Россия, Беларусь, Польша, Германия |
| 31 | X8027 | 2 в нед. | Чанчунь сев. | 11:18 | ок. 13 сут. | Чанчунь — Шварцхайде (Дрезден) | Маньчжурия | Германия | Россия, Беларусь, Польша, Германия |

Таблица П1.
Еженедельный график контейнерных поездов Китай — Европа (с января 2018 года)

Источник:
China Railways Container Transport Co. Ltd. (CRCT): <http://www.crct.com/index.php?m=content&c=index&a=lists&catid=22>

| № | Индекс маршрута | Регулярность (число отпр.) | Пункт отпр. | Время отпр. | Время в пути (сут.) | Маршрут | Погранпереход | Страны назначения | Транзитные страны |
|----|-----------------|-------------------------------|--------------------------|-------------|---------------------------|--|------------------|------------------------------|---|
| 32 | X8209/10 | 1 в нед. | Шэньян вост. | 23:12 | ок. 12 сут. | Шэньян — Москва | Эрлянь | Россия | Монголия, Россия |
| 33 | X8059/60/59 | ежедневно | Шэньян | 9:30 | ок. 13 сут. | Шэньян — Гамбург | Маньчжурия | Германия | Россия, Беларусь, Польша, Германия |
| 34 | X8428/7 | 2 в мес. | Чанша | 11:30 | ок. 15 сут. | Чанша — Гамбург | Алашанькоу | Германия | (Казахстан/Монголия), Россия, Беларусь, Польша, Германия |
| 35 | X8422/1 | 2 в мес. | Гуйчжоу | 21:20 | | | Эрлянь | | |
| 36 | X8426/5 | 3 в нед. | Шилун | 6:30 | ок. 12 сут. | Гуанчжоу — Москва | Маньчжурия | Россия | Россия |
| 37 | X8302/1 | 2 в нед. | Тяньцзинь | 17:40 | ок. 11 сут. | Тяньцзинь — Москва | Маньчжурия | Россия | Россия |
| 38 | X8303 | 1 в нед. | Чифенг | 22:38 | ок. 10 сут. | Чифенг — Челябинск/ Клещиха | Маньчжурия | Россия | Россия |
| 39 | X8098/7 | 1 в нед. | Сямынь (Фуцзянь) | 9:55 | ок. 16 сут. | Сямынь — Гамбург | Алашанькоу | Германия | Казахстан, Россия, Беларусь, Польша, Германия |
| 40 | X8208/7 | 1 в нед. | Сямынь (Фуцзянь) | 11:20 | ок. 13 сут. | Сямынь — Москва | Эрлянь | Россия | Монголия, Россия |
| 41 | X8072/1 | 1 в нед. | Сюйчжоу сев. | 23:35 | ок. 5 сут. | Наньтун — Мазари-Шариф | Хоргос | Афганистан | Казахстан, Афганистан |
| 42 | X8031 | 3 в нед. | Харбин юж. | 10:36 | 10–15 сут. | Харбин — Москва, Варшава, Гамбург | Маньчжурия | Россия/Польша/Германия | Россия, Беларусь, Польша, Германия |
| 43 | X8205 | 1 в нед. | Цзинин (Внутр. Монголия) | 21:58 | ок. 5 сут. | Цзинин — Москва | Эрлянь | Россия | Монголия, Россия |
| 44 | X8492/1 | 1 в нед. | Цзяочжоу (Шаньдун) | 2:16 | ок. 5 сут. | Цзяочжоу — Ханой | Пинсян/Донг-Данг | Вьетнам | Вьетнам |
| 45 | X8002 | 1 в нед. | Алашанькоу | 20:24 | ок. 18 сут. | Гамбург — Чжэнчжоу | Алашанькоу | Германия | Казахстан, Россия, Беларусь, Польша, Германия |
| 46 | X8008 | 1 в нед. | Алашанькоу | 21:58 | | | | | |
| 47 | X8040/39 | 4 в нед. | Алашанькоу | 20:24 | ок. 18 сут. | Дуйсбург — Чунцин | Алашанькоу | Германия | Казахстан, Россия, Беларусь, Польша, Германия |
| 48 | X8050/49 | 1 в нед. | Алашанькоу | 9:30 | | | Хоргос | | |
| 49 | X8306/5 | 2 в нед. | Эрлянь | 15:49 | | | Эрлянь | | |
| 50 | X8042 | 2 в нед. | Алашанькоу | 20:24 | ок. 18 сут. | Лодзь/Нюрнберг/ Тилбург — Чэнду | Алашанькоу | Польша, Германия, Нидерланды | Казахстан, Россия, Беларусь, Польша, Германия, Нидерланды |
| 51 | X8092/1 | ежедневно | Алашанькоу | 5:16 | | | Алашанькоу | | |
| 52 | X8308/7 | 1 в нед. | Хоргос | 9:30 | | | Хоргос | | |
| 53 | X8054/3 | 1 в нед. | Алашанькоу | 21:58 | ок. 20 сут. | Мадрид — Иу | Алашанькоу | Испания | Казахстан, Россия, Беларусь, Польша, Германия, Франция, Испания |
| 54 | X8044/3 | 2 в нед. | Алашанькоу | 21:58 | ок. 18 сут. | Гамбург — Ухань | Алашанькоу | Германия | Казахстан, Россия, Беларусь, Польша, Германия |
| 55 | X8408/7 | 1 в нед. | Маньчжурия | 22:53 | ок. 15 сут. | Брест — Сучжоу | Маньчжурия | Беларусь | Россия, Беларусь |
| 56 | X8058 | 1 в нед. | Маньчжурия | 23:50 | ок. 15 сут. | Брест — Шэньян | Маньчжурия | Беларусь | Россия, Беларусь |
| 57 | X8030/29 | 2 в нед. | Маньчжурия | 22:02 | ок. 15 сут. | Томск — Ухань | Маньчжурия | Россия | Россия |
| 58 | X8204/1 | 1 в нед. | Эрлянь | 15:49 | ок. 18 сут. | Гамбург — Чжэнчжоу | Эрлянь | Германия | Монголия, Россия, Беларусь, Польша, Германия |
| 59 | X8028 | 2 в нед. | Маньчжурия | 0:34 | 15–18 сут. | Шварцхайде — Чанчунь (Томск — Харбин) | Маньчжурия | Германия, Россия | Россия, Беларусь, Польша, Германия |
| 60 | X8034/3 | 2 в нед. | Маньчжурия | 22:02 | ок. 16 сут. | Томск — Чунцин | Маньчжурия | Россия | Россия |
| 61 | X8206 | 1 в нед. | Эрлянь | 17:49 | ок. 10 сут. | Ворсино — Цзинин | Эрлянь | Россия | Россия, Монголия |

**Доклад № 35 (RU / EN)****Система анализа и макроэкономического прогнозирования Евразийского экономического союза**

Совместный доклад ЕЭК и ЕАБР

В данной работе подводятся итоги совместной деятельности ЕАБР и ЕЭК по созданию системы прогнозирования развития экономик стран ЕАЭС с учетом социальной компоненты. Результатом проекта стал комплекс моделей, охвативший пять стран. Он позволяет анализировать экономические процессы, строить прогнозы, разрабатывать предложения и рекомендации по проведению оптимальной экономической политики в рамках ЕАЭС.

**Доклад № 40 (RU / EN)****Интеграционный барометр ЕАБР – 2016**

В настоящем докладе отражены результаты пятой волны исследовательского проекта «Интеграционный барометр ЕАБР». В 2016 году в общенациональных опросах приняли участие более 8.5 тысячи человек в семи странах региона СНГ: Армении, Беларуси, Казахстане, Кыргызстане, Молдове, России, Таджикистане. Респонденты ответили в среднем на 20 вопросов, касающихся евразийской интеграции и отношения к ряду направлений экономического, политического и социокультурного взаимодействия стран региона.

**Доклад № 36 (RU / EN)****Либерализация финансового рынка Республики Беларусь в рамках ЕАЭС**

В свете формирования общего финансового рынка в рамках ЕАЭС данное исследование освещает международный опыт либерализации доступа на национальный финансовый рынок иностранных поставщиков и снятия ограничений в области трансграничного движения капитала, а также выявляет риски, с которыми может столкнуться Беларусь.

**Доклад № 41 (RU / EN)****ЕАЭС и страны Евразийского континента: мониторинг и анализ прямых инвестиций – 2016**

Доклад посвящен новым результатам проекта мониторинга прямых инвестиций в Евразии. Исследование охватывает прямые капиталовложения России, Беларуси, Казахстана, Армении, Кыргызстана, Азербайджана, Таджикистана и Украины во всех странах Евразии за пределами СНГ и Грузии, а также встречные прямые инвестиции Австрии, Нидерландов, Турции, ОАЭ, Ирана, Индии, Сингапура, Вьетнама, Китая, Республики Корея и Японии в названных восьми странах СНГ.

**Доклад № 37 (RU)****Региональные организации: типы и логика развития**

Доклад представляет читателям результаты работы в рамках постоянного проекта ЦИИ ЕАБР «Мировой опыт региональной интеграции». В проекте поставлена задача системного изучения региональных интеграционных объединений по всему миру с целью применения полученных выводов для совершенствования процессов евразийской интеграции.

**Доклад № 38 (RU / EN)****Европейский союз и Евразийский экономический союз: долгосрочный диалог и перспективы соглашения**

В докладе отражены предварительные результаты концептуального анализа и поиска практических способов развития экономических отношений ЕС и ЕАЭС. Работа проводится Международным институтом прикладного системного анализа (IIASA, Австрия) и ЦИИ ЕАБР в рамках совместного проекта «Вызовы и возможности экономической интеграции в рамках европейского и евразийского пространств».

**Доклад № 39 (RU / EN)****Мониторинг взаимных инвестиций в странах СНГ – 2016**

Согласно седьмому докладу многолетнего исследовательского проекта, в странах СНГ сохраняется понижающий тренд в динамике объема накопленных взаимных прямых инвестиций. По итогам 2015 года падение данного показателя составило \$2.2 млрд, или 5%. Основной причиной снижения выступает девальвация национальных валют и, соответственно, переоценка компаниями ранее осуществленных инвестиций.



Доклад № 42 (RU)

Денежно-кредитная политика государств — членов ЕАЭС: текущее состояние и перспективы координации

Совместный доклад ЕЭК и ЕАБР

В докладе рассмотрены следующие вопросы: текущие режимы курсовой и денежно-кредитной политики стран ЕАЭС; эффективность каналов, посредством которых регуляторы оказывают влияние на экономику; существующие препятствия на пути эффективной координации монетарной политики в рамках Союза; возможные общие цели и задачи, решаемые центральными (национальными) банками стран ЕАЭС.



Доклад № 43 (RU / EN)

Евразийская экономическая интеграция — 2017

В докладе отражены направления, события и решения, задающие векторы интеграционных процессов в Евразийском экономическом союзе. В работе приведены актуальные данные и аналитика по макроэкономическому развитию, динамике торговли и инвестиций, рынку труда. Также анализируется прогресс в устранении нетарифных барьеров.



Доклад № 44 (RU)

Колебания валютных курсов в ЕАЭС в 2014–2015 годах: анализ и рекомендации

В докладе анализируются последствия шока от падения цен на сырье для экономик государств — членов Евразийского экономического союза и принятые странами меры монетарной политики для стабилизации экономики. На этой основе оцениваются механизмы, которые позволили бы снизить волатильность обменных курсов. На базе ряда методик определяются направления монетарной политики, следуя которым можно было бы снизить волатильность макропоказателей экономики ЕАЭС.



Доклад № 45 (RU / EN)

Мониторинг взаимных инвестиций в странах СНГ — 2017

Согласно восьмому докладу многолетнего исследовательского проекта, после трех лет (2013–2015 гг.) падения взаимные ПИИ стран ЕАЭС выросли на 15.9% — до \$26.8 млрд, а накопленные взаимные ПИИ стран СНГ и Грузии — на 7.9%, до \$45.1 млрд. Крупнейшими экспортерами капитала в ЕАЭС стали российские компании — на них пришлось свыше 78% экспорта ПИИ. На втором месте — Казахстан (13.5%), на третьем — Беларусь (7.8%). Армения и Кыргызстан заметно уступили наиболее крупным экономикам ЕАЭС.



Доклад № 46 (RU / EN)

Интеграционный барометр ЕАБР — 2017

В докладе отражены результаты шестой волны измерения настроений населения стран постсоветского пространства в рамках проекта «Интеграционный барометр ЕАБР». Всего опрошено более 8.2 тысячи человек в семи странах: Армении, Беларуси, Казахстане, Кыргызстане, Молдове, России, Таджикистане. Фиксировалась динамика общественного мнения в отношении интеграционных предпочтений (привлекательность стран по разным аспектам), а также анализировалось влияние на эти предпочтения различных социально-демографических и информационных факторов.



Доклад № 47 (RU / EN)

ЕАЭС и страны Евразийского континента: мониторинг и анализ прямых инвестиций — 2017

Доклад посвящен новым результатам проекта мониторинга прямых инвестиций в Евразии. Исследование охватывает прямые капиталовложения России, Беларуси, Казахстана, Армении, Кыргызстана, Азербайджана, Таджикистана и Украины во всех странах Евразии за пределами СНГ и Грузии, включая Египет. Одновременно рассматриваются встречные прямые инвестиции Австрии, Нидерландов, Сербии, Турции, Египта, Саудовской Аравии, ОАЭ, Израиля, Ирана, Индии, Сингапура, Вьетнама, Монголии, Китая, Республики Корея и Японии в названных восьми странах СНГ.



Евразийский экономический союз (RU)

Книга посвящена Евразийскому экономическому союзу (ЕАЭС) — его содержанию, эволюции, организационному устройству, вопросам экономической интеграции государств — членов ЕАЭС, функционирования общих рынков товаров, услуг, капитала и труда, внешнеэкономической политике Союза. В книге приведен комплексный анализ евразийской экономической интеграции на основе различных подходов и данных.

**Доклад № 48 (RU)****Национальные валюты во взаиморасчетах в рамках ЕАЭС: препятствия и перспективы**

Доклад посвящен проблемам и перспективам использования национальных валют во взаиморасчетах между странами ЕАЭС. Анализ результатов специально проведенных глубинных интервью с респондентами, представляющими бизнес, регулирующие органы и экспертное сообщество стран ЕАЭС, показывает, что основные барьеры, препятствующие более широкому использованию национальных валют, носят экономический характер, кроме того, существуют политические и нормативно-регуляторные ограничения.

**Доклад № 49 (RU / EN)****Транспортные коридоры Шелкового пути: потенциал роста грузопотоков через ЕАЭС**

Доклад представляет читателям результаты количественной оценки перспектив роста грузопотока по оси Китай — ЕАЭС — ЕС. В работе дана характеристика общих тенденций развития грузоперевозок с учетом товарной структуры и используемого вида транспорта. Особое внимание уделено факторам, оказывающим влияние на динамику грузопотоков. Резльтирующей частью работы является оценка дополнительных грузопотоков, которые могут быть привлечены на транспортные маршруты по оси Китай — ЕАЭС — ЕС в кратко- и долгосрочном периодах.

Евразийский банк развития (ЕАБР) является международной финансовой организацией, призванной содействовать экономическому росту государств-участников, расширению торгово-экономических связей между ними и развитию интеграционных процессов на евразийском пространстве путем осуществления инвестиционной деятельности. Банк учрежден в 2006 году по инициативе президентов Российской Федерации и Республики Казахстан. Государствами-участниками Банка являются Армения, Беларусь, Казахстан, Кыргызстан, Россия, Таджикистан.

Информационно-аналитическое сопровождение интеграционных процессов на евразийском пространстве — одна из важнейших задач Банка. В 2011 году был создан Центр интеграционных исследований ЕАБР (ЦИИ ЕАБР). Ключевые задачи ЦИИ ЕАБР — организация исследовательской работы, подготовка докладов и рекомендаций правительствам государств-участников Банка по вопросам региональной экономической интеграции.

За семь лет работы ЦИИ ЕАБР стал ведущим аналитическим центром по евразийской интеграционной проблематике. В партнерстве с признанными экспертами и научно-исследовательскими центрами издано 50 публичных докладов и подготовлено более 50 аналитических работ для администраций президентов, министерств государств-участников Банка и Евразийской экономической комиссии.

Более подробная информация о деятельности ЦИИ ЕАБР, его публикациях и направлениях исследований, а также электронные версии опубликованных докладов доступны на сайте ЕАБР:

<https://eabr.org/analytics/integration-research/cii-reports/>.

КОНТАКТЫ ЦИИ ЕАБР:

Россия, 191014, г. Санкт-Петербург
ул. Парадная, д. 7
Тел. +7 (812) 320 44 41 (доб. 2413)
Факс: +7 (812) 329 40 41
E-mail: centre@eabr.org

КОНТАКТЫ ЕАБР:

Республика Казахстан, 050051, г. Алматы
пр. Достык, д. 220
Тел: +7 (727) 244 40 44
Факс: +7 (727) 244 65 70
E-mail: info@eabr.org

ISBN 978-5-906157-44-7



9 785906 157447



Евразийский Банк Развития

ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ ШЕЛКОВОГО ПУТИ: АНАЛИЗ БАРЬЕРОВ И РЕКОМЕНДАЦИИ ПО НАПРАВЛЕНИЮ ИНВЕСТИЦИЙ

Доклад посвящен анализу влияния барьеров в сфере международных грузовых перевозок на параметры логистики, транзитного потенциала и развития транспортных коридоров стран — членов ЕАЭС. Среди рассматриваемых ограничений: инфраструктурные (транспортная и логистическая инфраструктура), погранично-таможенные, административно-правовые. В докладе представлены также рекомендации по устранению барьеров в сфере международных грузовых перевозок по оси Китай — ЕАЭС — ЕС.

Электронная версия доклада доступна на сайте Евразийского банка развития:
<https://eabr.org/analytics/integration-research/cii-reports/>

**Санкт-Петербург
2018**