

ЕВРАЗИЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ИНТЕГРАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ: СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ, ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ



Элла Байбикова



Александр Забоев

Элла Рушановна Байбикова — начальник Аналитического управления ЕАБР. Имеет степень MBA Школы бизнеса Университета Ноттингема (Великобритания). Опыт работы в банковской сфере — более 10 лет.

Электронная почта: baybikova_er@eabr.org

Александр Игоревич Забоев — к.э.н., заведующий отделом международного сотрудничества Федерального государственного предприятия «Научный центр по комплексным транспортным проблемам». Окончил Государственную академию управления по специальности «экономика и управление на транспорте» с квалификацией инженер-экономист. С 1993 по 2006 год сотрудник Научного центра по комплексным транспортным проблемам (бывший Институт комплексных транспортных проблем, ИКТП Госплана СССР). С 2006 по 2008 год — начальник отдела сотрудничества с Международным союзом железных дорог (UIC) в Департаменте международных связей ОАО «РЖД». С 2008 года одновременно является консультантом постоянного представительства Международного союза автомобильного транспорта в Евразии.

Электронная почта: alex.zabojev@mail.ru

Eurasian economic integration in railway transport: current status, problems and prospects

Ella Baybikova, Aleksandr Zabojev

The authors examine the prospects for realization of railway transit potential of member states of the SES, development of railway infrastructure and high-speed railway lines (HSR).



In particular, the authors argue that the lag in development of railway infrastructure in the SES, particularly expressed in the absence of dedicated HSR, slows economic development and impedes realization of opportunities to enhance mobility of the population. Implementation of projects to create high-speed lines can contribute to elimination of bottlenecks of the transport system and remove economic growth limits. In line with the «Transport Policy of the Single Economic Space for the Period to 2020: Time for Action» developed by the Eurasian Economic Commission in 2014, HSR network should connect Minsk, Moscow, Astana and Almaty, with a possible extension to China in the future.

Keywords: SES, transport system, international transport corridors, transit potential, access to markets, gross regional product, multiplier effects, agglomeration effects.

JEL: F15, L92, O18, R42

В материале рассматриваются перспективы реализации транзитного потенциала железнодорожного транспорта государств – членов ЕЭП, развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта и высокоскоростных магистралей (ВСМ). В частности, авторы отмечают, что отставание в развитии инфраструктуры железных дорог ЕЭП, которое выражается и в отсутствии выделенных ВСМ, замедляет развитие экономики и препятствует реализации возможностей по увеличению мобильности населения. Осуществление проектов создания высокоскоростных магистралей может внести вклад в устранение «узких мест» транспортной системы и снять ограничения экономического роста. В соответствии с разработанной в 2014 году Евразийской экономической комиссией «Транспортной политикой единого экономического пространства на период до 2020 года: время действий» сеть ВСМ должна соединить Минск, Москву, Екатеринбург, Астану и Алматы с возможным выходом в дальнейшем на Китайскую Народную Республику.

Ключевые слова: ЕЭП, транспортная система, международные транспортные коридоры, транзитный потенциал, доступ на рынки, валовый региональный продукт, мультипликативные эффекты, агломерационные эффекты.

Железнодорожный транспорт играет ключевую роль в социально-экономическом развитии Единого экономического пространства Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации. От состояния его инфраструктуры и подвижного состава, а также безопасности и качества перевозок пассажиров и грузов зависят не только перспективы дальнейшего социально-экономического развития стран ЕЭП, но также возможности эффективной интеграции в мировую транспортную систему, повышение доступности транспорта и реализация потребностей граждан и бизнеса в перевозках, создание условий для выравнивания социально-экономического развития регионов на обширном евразийском пространстве.

Железнодорожная система стран ЕЭП является третьей в мире по общей длине эксплуатационных путей, составляющих, по данным Межгосударственного статистического комитета СНГ, 105.5 тыс. км, уступая по этому показателю только США (204.5 тыс. км) и Европейскому союзу (28 стран, 215.5 тыс. км). Протяженность элек-



трифицированных магистралей составляет 48.4 тыс. км, уступая только Европейскому союзу (113 тыс. км)*.

Уровень технической оснащенности железных дорог государств — членов ЕЭП характеризуется следующими данными: в Республике Беларусь электрифицировано 16.5% от общей протяженности железнодорожной сети, в Республике Казахстан — 28.2%, в Российской Федерации — 50.8% (см. таблицу 1).

Благодаря уникальному географическому положению ЕЭП между Европой и Азией имеется значительный транзитный потенциал по привлечению дополнительных международных грузопотоков, который в настоящее время реализован далеко не полностью.

В условиях глобализации экономики и торговли рациональное использование транзитного потенциала способно сыграть ключевую роль и позволит не только получить экономический эффект от привлечения грузопотоков, в первую очередь контейнерных, но также способствовать территориальному развитию стран, созданию условий для выравнивания социально-экономического развития отдаленных регионов, формированию долгосрочных связей между европейскими и азиатскими железными дорогами. Эффективное решение этих задач зависит от состояния инфраструктуры и подвижного состава, качества и безопасности грузовых и пассажирских перевозок.

	2000	2007	2013	2013/2000, %
Республика Беларусь			20	
- эксплуатационная длина	5494	5494	5462	99.4
- из них электрифицированные линии	888	888	899	101.2
Республика Казахстан				
- эксплуатационная длина	13521	14205	14759	109.2
- из них электрифицированные линии	3724	4144	4170	112
Российская Федерация				
- эксплуатационная длина	86075	85155	85248	99
- из них электрифицированные линии	41115	42911	43306	105.3
В целом по ЕЭП				
- эксплуатационная длина	105090	104854	105469	100.4
- из них электрифицированные линии	45727	47943	48375	105.8

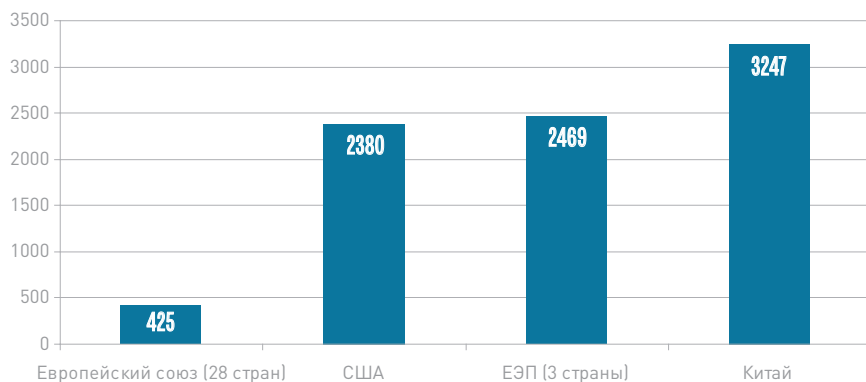
Таблица 1. Протяженность эксплуатационных путей железных дорог общего пользования в государствах — членах ЕЭП на начало года в 2007–2013 годах, км

Источники: Межгосударственный статистический комитет СНГ, ОСЖД.

* Здесь и далее используются данные национальных статистических агентств, Межгосударственного статистического комитета СНГ и Евростата.



Рисунок 1. Грузооборот железнодорожного транспорта отдельных стран и интеграционных объединений в 2013 году, тыс. км



Примечание: США — оценка за 2013 год, только по железным дорогам I класса; ЕС, Китай — оценка за 2013 год.

ГРУЗОВЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Роль грузовых перевозок на железных дорогах стран ЕЭП в настоящее время значительна. Более того, по оценкам Евростата, около 20% мирового грузооборота железнодорожного транспорта приходится на государства ЕЭП (см. рисунок 1). В рамках самого ЕЭП на долю железных дорог приходится более 43% суммарного грузооборота всех видов транспорта общего пользования, причем наиболее значительным является участие железнодорожного транспорта в грузообороте транспортной системы Казахстана, что является следствием его географического положения (см. рисунок 2).

Однако в отличие от грузооборота объемы перевозок грузов по железным дорогам в 2007–2013 годах в ЕЭП в целом сократились, составив 1.67 млрд тонн (см. таблицу 2), главным образом, за счет снижения в России и Беларуси. При этом в Казахстане наблюдается заметный рост объемов железнодорожных перевозок грузов.

Рисунок 2. Удельный вес железнодорожного транспорта в грузообороте всех видов транспорта общего пользования государств — членов ЕЭП в 2013 году, %



	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014 оценка ^{*)}
Республика Беларусь	141	147	134	140	153	154	140	142
Республика Казахстан	261	269	248	268	280	295	293	279
Российская Федерация	1345	1304	1109	1312	1382	1273	1237	1219
ЕЭП	1747	1720	1491	1720	1815	1722	1670	1640

*) Оценка за 2014 год сделана по итогам работы железнодорожного транспорта Республики Беларусь и Республики Казахстан за январь — сентябрь 2014 года, Российской Федерации — за январь — август 2014 года.

Источники: Белстат, Казстат, Росстат.

В международном сообщении с учетом транзита объемы международных перевозок за период 2007–2013 годов сократились на 1,3% за счет Российской Федерации, где падение составило 11,7%, а в Беларуси и Казахстане объемы международных железнодорожных перевозок выросли на 12,9% и 41% соответственно. Перевозки экспортных грузов в целом по ЕЭП сократились на 10,9% также за счет падения в Российской Федерации на 16,9%. Объемы импортных грузов выросли во всех странах, общий рост составил 21,4%. Объем перевозок транзитных грузов вырос за рассматриваемый период на 21,6% также за счет Беларуси и Казахстана, в то время как в России данный показатель снизился на 10,8%.

Международные железнодорожные перевозки грузов во всех трех государствах не сбалансированы по направлениям, объемы экспортных перевозок кратно превосходят объемы импортных (см. рисунок 3), что еще раз характеризует роль железных дорог в экспорте минеральных ресурсов. Физическое сокращение экспорта по железным дорогам при этом произошло за счет переключения части нефтяного грузопотока в Китай и дальневосточные порты на трубопроводы, а также появления «узких» мест и возникновения «недовывоза

Таблица 2. Динамика объемов грузовых железнодорожных перевозок в государствах — членах ЕЭП (2007–2014), млн тонн



Источник: ОСЖД.

Рисунок 3. Удельный вес экспортных, импортных и транзитных грузов в общем объеме международных железнодорожных перевозок государств — членов ЕЭП (2007–2013, %)



Таблица 3. Объемы перевозок грузов между государствами — членами ЕЭП железнодорожным транспортом (2008–2013), млн тонн

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Из Российской Федерации:						
— в Республику Беларусь	38.8	37.6	35.7	43.7	43.9	42.2
— в Республику Казахстан	21.4	20.3	22.5	24.5	26.7	25.9
Всего из Российской Федерации	60.2	57.9	58.2	68.2	70.6	68.1
В Российскую Федерацию:						
— из Республики Беларусь	5.1	4.4	6.8	8.8	10.7	11.1
— из Республики Казахстан	73.6	70.5	72.2	76.2	74.6	76.1
Всего в Российскую Федерацию	78.7	74.9	79	85	85.3	87.2
Всего между Российской Федерацией:						
— и Республикой Беларусь	43.9	42.1	42.5	52.5	54.6	53.3
— и Республикой Казахстан	95.1	90.8	94.8	100.7	101.3	102
ИТОГО	139	132.9	137.3	153.2	155.9	155.3

Источник: ОСЖД.

грузов». В то же время в общей структуре перевозок растет удельный вес транзита (с 11.9% в 2007 году до 14.7% в 2013-м).

Примерно пятая часть от общего объема международных железнодорожных перевозок ЕЭП осуществляется между государствами-членами. Взаимный грузообмен между Россией и другими республиками ЕЭП железнодорожным транспортом с учетом транзита увеличился с 2008 года на 11.8% и составил в 2013-м 155.3 млн тонн. При этом объем вывозимых из России грузов в страны ЕЭП за этот период увеличился на 13.2%, а ввозимых — на 11.8%.

В товарной структуре железнодорожных перевозок между Россией и Беларусью наибольший удельный вес занимают топливно-энергетические товары (33.2%) и строительные грузы (26%), за ними следуют металлы (9%), продукция химической промышленности (7.9%), продовольственные (4.8%) и другие товары (16%). Машиностроение, оборудование и транспортные средства занимают 1.2% в товарной структуре.

Наибольший удельный вес в железнодорожных грузовых перевозках между Россией и Казахстаном занимают топливно-энергетические товары и минеральные продукты — 61.5% и 17% соответственно. За ними следуют продукция химической промышленности (6.8%), металлы и изделия из них (5.4%), продовольственные товары (3.2%), другие товары (2.6%).

Крупнейшими экспортёрами черных металлов в Казахстан являются российские регионы Урала и Западной Сибири. На их долю приходится порядка 80% всего российского экспорта грузов данной группы в республику.

Практически весь объем угля, ввозимого в Россию из Казахстана, формируют угли Экибастузского бассейна. Их крупнейшими рос-

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014 оценка *)
Республика Беларусь	9.4	8.2	7.4	7.6	7.9	9	9	8.4
Республика Казахстан	14.6	14.7	14.7	16.1	16.6	19.3	20.6	22
Российская Федерация	174.1	175.9	151.5	138.9	139.8	144.6	147.9	137.4
ЕЭП	198.1	198.8	173.6	162.6	164.3	172.9	177.5	167.8

Источники: Белстат, Казстат, Росстат.

Таблица 4. Динамика пассажирооборота железнодорожного транспорта государств — членов ЕЭП (2007–2014), млрд пассажиро-километров

сийскими регионами-потребителями являются Свердловская, Челябинская и Омская области, на долю которых приходится около 95% от общего объема угля, ввозимого из Казахстана в Россию.

Вторая по величине статья — рудные грузы, объем перевозок которых из Казахстана в Россию в 2012 году составил порядка 15 млн тонн, а в 2013-м возрос до 16.2 млн тонн. Практически весь объем этого грузопотока приходится на железную руду Соколовско-Сарбайского ГПО, а основным потребителем продукции в России является Магнитогорский металлургический комбинат.

ПАССАЖИРСКИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Ежедневно в странах ЕЭП по железной дороге отправляется свыше 3.1 млн человек.

Объем пассажирооборота в 2013 году в государствах ЕЭП составил 178 млрд пассажиро-километров, уступив по данному показателю только Китаю (1095 млрд), Индии (1173 млрд) и Европейскому союзу (419 млрд). В отличие от Китая и Индии, где объем пассажирских перевозок и пассажирооборот железнодорожного транспорта устойчиво растут, в целом по ЕЭП за период с 2007 по 2013 год объем отправления пассажиров железнодорожным транспортом сократился на 13% и составил 1.2 млрд человек. При этом в Казахстане отмечен устойчивый рост пассажирских железнодорожных перевозок на 44.8% с 18.1 млн в 2007 году до 26.2 млн человек в 2013-м. Сокращение пассажирских железнодорожных перевозок происходило за счет Российской Федерации, где спад за указанный период составил 15.6% с 1.28 млрд в 2007 году до 1.08 млрд человек в 2013-м. Это вызвано в том числе переключением пассажиропотоков в пользу гражданской авиации в дальнем сообщении, в пользу автобусного транспорта в пригородном и местном сообщениях, а также в связи с увеличением парка личных автомобилей.

Свыше 82% пассажирооборота железнодорожного транспорта государств — членов ЕЭП приходится на Россию. Пассажирооборот железнодорожного транспорта в ЕЭП сократился за период 2007–2013 годов на 15.1% (в основном за счет России) и составил 177.5 млрд



Таблица 5. Динамика международных перевозок пассажиров железнодорожным транспортом между государствами — членами ЕЭП (2007–2013), тыс. человек

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013 оценка
Между Республикой Беларусь и Российской Федерацией	3656	4848	4062	4091	3973	4020	4050
Между Республикой Казахстан и Российской Федерацией	1231	1632	1367	1377	1337	1353	1370
Между Республикой Беларусь и Республикой Казахстан	1	2	1	1	1	6	3
Всего внутри ЕЭП	4888	6482	5431	5470	5311	5379	5423

Источник: ОСЖД.

пассажиры-километров (см. таблицу 4). В 2014 году отток пассажиров с железных дорог Республики Беларусь и Российской Федерации продолжился.

Средняя дальность перевозки пассажира варьируется по странам, что естественным образом отражает размеры страны и развитость различных видов транспорта и транспортной инфраструктуры. Так, в Беларуси средняя дальность поездки составляет 89,6 км, в России — 137 км, а в Казахстане — 786,3 км.

Общий объем международных пассажирских перевозок в целом по ЕЭП составляет 31,4 млн человек. 18% этого объема перевозок приходится на перевозки между государствами ЕЭП, а три четверти объема — на корреспонденцию между Россией и Беларусью.

За период с 2007 по 2013 год объемы пассажирских перевозок в сообщении между Российской Федерацией и другими государствами ЕЭП железнодорожным транспортом выросли на 10,9%, в том числе в сообщении между Россией и Беларусью — на 10,8%, с Казахстаном — на 11,3% (см. таблицу 5). Максимальные объемы международных железнодорожных перевозок внутри ЕЭП были достигнуты в 2008 году.

Глобальный экономический кризис, ударивший по экономикам государств ЕЭП в 2008–2009 годах, привел к снижению реальных располагаемых доходов населения и его спроса на поездки, особенно в дальнем сообщении. Однако в период восстановления спроса на пассажирские перевозки в связи с возросшей конкуренцией значительную часть пассажиропотоков в межгосударственном сообщении забрала гражданская авиация. Такое переключение пассажиропотоков в странах ЕЭП привело к парадоксальной ситуации — при общем росте спроса на дальние перевозки со стороны населения их объем на железнодорожном транспорте начал сокращаться, а в гражданской авиации — расти, причем в отдельные годы двузначными темпами. Впрочем, эта тенденция вполне соответствует общемировой.

Указанные процессы свидетельствуют о необходимости принятия мер по повышению эффективности железнодорожного транспорта в сфере пассажирских перевозок и созданию условий для появления на рынке конкурентоспособных операторов пассажирских перевозок,

а стратегия развития железнодорожного транспорта должна учитывать развитие других видов транспорта, их эффективность, спрос со стороны населения и прочее.

СТРУКТУРНЫЕ РЕФОРМЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА И ИХ ОСОБЕННОСТИ В СТРАНАХ ЕЭП

1. ЕВРОПЕЙСКИЙ ОПЫТ РЕФОРМИРОВАНИЯ И ИНТЕГРАЦИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Во всех европейских странах до конца 80-х годов XX века функционировали национальные государственные железнодорожные предприятия, которые монопольно эксплуатировали в пределах страны инфраструктуру и владели собственным подвижным составом. Неэффективность железнодорожных перевозок грузов, потеря рыночной доли рынка, высокие запросы на бюджетные средства для развития инфраструктуры подтолкнули власти Евросоюза на реформу отрасли.

В 1991 году была выпущена директива 91/440, потребовавшая отделения железных дорог от государства и давшая старт развитию частной конкуренции на железнодорожном транспорте. Директива предписывала организационно разделить инфраструктуру и перевозочную деятельность, при этом инфраструктура сохранялась в собственности государства либо компаний, контролируемых государством. Конечная цель реформ заключалась в доступе на рынок перевозок нескольких операторских компаний, конкурирующих друг с другом, за счет чего качество предоставляемых услуг и конкурентоспособность железнодорожных перевозок должны были вырасти. Должна вырасти прозрачность государственных расходов на развитие железных дорог, а сама отрасль — стать более привлекательной для частных инвестиций.

Операторская деятельность (включая вагонный парк и локомотивную тягу) выполняется коммерческими перевозчиками, которые за установленную плату имеют доступ к инфраструктуре и осуществляют эксплуатационную работу, в том числе перевозки. Таким образом, инфраструктура и подвижной состав, включая локомотивы, отделены друг от друга и принадлежат разным юридическим лицам. Достоинством такой схемы принято считать возможность развития конкуренции в сфере перевозок. Перевозчики самостоятельно устанавливают тарифы и борются за привлечение пассажиров и грузопотоков.

Разделение различных пользователей дает возможность каждому сконцентрироваться на своем рынке, позволяет операторам не заниматься вопросами поддержания инфраструктуры, планирования



и тому подобным. Фокус на поддержании внутриотраслевой конкуренции был одной из основных целей для многих европейских правительств, в том числе и по причине очевидной взаимосвязи между конкуренцией и регулированием.

В то же время рынок не был готов к полному открытию, в том числе для иностранных компаний-операторов. Кроме того, процессы реформирования осуществлялись поэтапно и сначала касались только рынка грузовых перевозок. На первых этапах было открыто 5% рынка грузовых перевозок, а через 10 лет эта доля достигла 25% благодаря постепенной либерализации рынка.

В настоящее время перед ЕС стоят более масштабные задачи по развитию конкуренции в сфере пассажирских перевозок и открытию данного рынка для иностранной конкуренции к 2018 году.

2. СТРУКТУРНЫЕ РЕФОРМЫ В ГОСУДАРСТВАХ — ЧЛЕНАХ ЕЭП

Структурное реформирование в Российской Федерации и Республике Казахстан направлено на разделение функций государственного управления и организации хозяйственной деятельности на железнодорожном транспорте и выделение из монопольных структур конкурентных видов деятельности, в том числе независимых грузовых и пассажирских компаний-операторов и пользователей подвижного состава. При этом инфраструктура сохраняется в собственности государства в виде государственных компаний.

В Республике Казахстан создание республиканского государственного предприятия «Казахстан темір жолы» произошло в 1997 году* с последующим переводом его в 2002-м в акционерную форму собственности**. С 2003 года в стране началось развитие бизнеса компаний — операторов локомотивной тяги, пассажирских и грузовых перевозок, а также независимых собственников вагонов. В Российской Федерации «Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте» была утверждена правительством 18 мая 2001 года, ОАО «РЖД» создано в 2003-м***. Однако первые компании — операторы грузовых перевозок появились даже ранее этого срока: в 1998 году возникла первая коммерческая структура, занимавшаяся контролем экспортных железнодорожных пе-

* Постановление правительства Республики Казахстан от 31 января 1997 года № 129 «О реорганизации предприятий железных дорог Республики Казахстан».

** Постановлением правительства Республики Казахстан от 15 марта 2002 года № 310 «О создании закрытого акционерного общества «Национальная компания «Казахстан темір жолы» образовано закрытое акционерное общество «Национальная компания «Казахстан темір жолы» путем слияния Республиканского государственного предприятия «Казахстан темір жолы» и его дочерних государственных предприятий. 2 апреля 2004 года в соответствии с законом Республики Казахстан от 13 мая 2003 года «Об акционерных обществах» была произведена перерегистрация ЗАО «НК «КТЖ» в АО «Казахстан темір жолы».

*** Постановление правительства Российской Федерации от 18 мая 2001 года № 384 «О Программе структурной реформы на железнодорожном транспорте» (в ред. постановления правительства РФ от 20.12.2004 № 811).

ревозок нефтепродуктов. Но старт развитию рынка операторских услуг дало принятое в 2001 году «Положение о порядке создания компаний-операторов на федеральном железнодорожном транспорте».

В *Республике Беларусь* тенденции развития железнодорожного транспорта кардинально отличаются как от российской и казахстанской моделей, так и от моделей Европейского союза. В соответствии с официальными документами эти преобразования пока не являются реформой — государственная программа развития железнодорожного транспорта Беларуси на 2011–2015 годы говорит только о модернизации отрасли в рамках существующей модели, при которой Белорусская железная дорога является государственным объединением, подчиненном Министерству транспорта и коммуникаций республики.

Таким образом, в рамках ЕЭП пока отсутствует единая политика в отношении реформирования железнодорожного транспорта. Более того, ход и результаты реформ, в частности в России, неоднократно подвергались критике. Например, нормативная правовая база уже не отражает реалий по целому ряду важнейших аспектов структурной реформы. Далеко не полностью реализованы даже те возможности, которые заложены в действующую редакцию базовых нормативных правовых актов, то есть реальные экономические отношения между владельцами инфраструктуры и перевозчиками действуют пока со значительными оговорками.



ФОРМИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ В РАМКАХ ДОГОВОРА О ЕАЭС

В результате подписания 29 мая 2014 года в Астане Договора о Евразийском экономическом союзе страны перешли на новый этап экономической интеграции, в результате которого должны быть обеспечены четыре свободы: свобода движения товаров, услуг, капитала и рабочей силы. В рамках реализации договора будет осуществляться скоординированная (согласованная) транспортная политика, направленная на обеспечение экономической интеграции, последовательное и поэтапное формирование единого транспортного пространства на принципах конкуренции, открытости, безопасности, надежности, доступности и экологичности. Транспортная политика охватывает все виды транспорта: автомобильный, воздушный, водный и железнодорожный.

В документе обозначены следующие задачи скоординированной (согласованной) транспортной политики:

- 1) создание общего рынка транспортных услуг;
- 2) принятие согласованных мер по обеспечению общих преимуществ в сфере транспорта и реализации лучших практик;

- 3) интеграция транспортных систем государств-членов в мировую транспортную систему;
- 4) эффективное использование транзитного потенциала государств-членов;
- 5) повышение качества транспортных услуг;
- 6) обеспечение безопасности на транспорте;
- 7) снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье человека;
- 8) формирование благоприятного инвестиционного климата.

В качестве основных приоритетов скоординированной (согласованной) транспортной политики отмечены следующие:

- формирование единого транспортного пространства;
- создание и развитие евразийских транспортных коридоров;
- реализация и развитие транзитного потенциала в рамках союза;
- координация развития транспортной инфраструктуры;
- создание логистических центров и транспортных организаций, обеспечивающих оптимизацию процессов перевозки;
- привлечение и использование кадрового потенциала государств-членов;
- развитие науки и инноваций в сфере транспорта.

Протокол о скоординированной (согласованной) транспортной политике включает ряд приложений, среди которых «Порядок регулирования доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики», а также «Правила доступа к услугам инфраструктуры железнодорожного транспорта в рамках Евразийского экономического союза».

Предоставление доступа осуществляется на основе принципов равенства требований к перевозчикам, применения единой тарифной политики, открытости и доступности информации, эффективности использования объектов инфраструктуры, защиты информации, очередности предоставления доступа в условиях ограниченной пропускной способности, обеспечения перевозчиками надлежащего технического состояния подвижного состава. Необходимым условием доступа к услугам инфраструктуры является наличие лицензий на осуществление перевозок и сертификатов безопасности, выдаваемых уполномоченными органами государства-члена, на территории которого находится инфраструктура. Таким образом, взаимное признание лицензий на текущем этапе интеграции не предусматривается.

В настоящее время полная либерализация рынка железнодорожных перевозок невозможна по причине существования ряда противоречий с национальными политиками государств — членов ЕАЭС. В этой связи

необходимо продолжить согласование национальных программ развития с целью их постепенного сближения и достижения недискриминационного доступа на рынок железнодорожных перевозок пассажиров и грузов, локомотивной тяги и реализации таким образом четырех свобод.

В то же время необходимо проведение модернизации инфраструктуры, в первую очередь, являющейся частью международных транспортных коридоров, в координации со всеми государствами-членами, на чьей территории находятся участки инфраструктуры, по согласованным планам, с целью привлечения дополнительных грузопотоков и более полной реализации транспортного потенциала. С этой же целью необходимо устранить «узкие места» и технологические разрывы, а также обеспечить формирование и развитие сети логистических центров для более эффективного обслуживания мультимодальных перевозок.

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ РЫНКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

1. ПЕРСПЕКТИВЫ РЕАЛИЗАЦИИ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ГОСУДАРСТВ — ЧЛЕНОВ ЕЭП

Реализация транзитного потенциала является важной политической и макроэкономической задачей всех государств ЕЭП, зафиксированной в основополагающих документах, принятых на национальном и многостороннем уровнях.

В частности, в Казахстане в соответствии со стратегией «Казахстан-2050» и Государственной программой развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы до 2020 года, утвержденной указом президента от 13 января 2013 года № 725, реализация транзитного потенциала является ключевой целью национальной транспортной политики, а объем транзитных перевозок — важнейшим индикатором развития транспортной системы и ее интеграции в мировую транспортную систему.

Основной объем транзитных перевозок в Казахстане приходится на железнодорожный транспорт — в 2012 году им было перевезено 16,3 млн тонн грузов, или 91,6% от общего объема транзита через территорию страны. Доход от транзитных перевозок составил свыше \$1 млрд. Примерно половина от общего объема транзита приходится в настоящее время на Россию, около 15% — на Китай. По мере интеграции Китая в систему наземных евроазиатских транспортных связей и торговли вдоль экономического пояса Великого шелкового пути объем транзитных перевозок в направлении стран Центральной Азии и Европы через Казахстан будет неуклонно расти. Потенциальный объем транзитного грузопотока через Казахстан (через Достык



и Хоргос) оценивается до 1.5 млн ДФЭ в год, что составляет 8% от общего контейнерооборота на направлении Китай — ЕС — Китай.

В Беларуси железнодорожный транспорт играет значимую роль для транзита между другими государствами ЕЭП, с одной стороны, и странами Европы — с другой. При этом Белорусские железные дороги имеют большое значение для обеспечения транзитных пассажирских перевозок, способствуя развитию торговли и международного туризма.

В России Транспортной стратегией на период до 2030 года предусматривается интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны.

В качестве целевых индикаторов установлен прирост объема транзитных перевозок через территорию России по инновационному варианту с 28 млн тонн до 85 млн тонн, по базовому варианту — до 68.5 млн тонн. К транзитным отнесены грузы, следующие с территории Беларуси и Казахстана к российским морским торговым портам, и грузы, перевозимые между третьими странами, в том числе между Китаем и Европейским союзом.

Реализация транзитного потенциала железнодорожного транспорта республик ЕЭП подразумевает проведение скоординированной политики и решение следующих задач:

- создание конкурентоспособных железнодорожных коридоров и крупных транспортно-логистических центров, а также «сухих портов» и систем координации бизнес-процессов в целях поставок;
- создание объединенных транспортно-логистических компаний государств ЕЭП, в частности, завершение формирования Объединенной транспортно-логистической компании (ОТЛК) и ее выход на рынок международных перевозок;
- совершенствование нормативного правового регулирования, расширение использования унифицированной накладной ЦИМ–СМГС для организации перевозок между Европой и Азией;
- интеграция в мировую транспортную систему посредством расширения сотрудничества в рамках международных организаций, в первую очередь ЕЭК ООН, ОСЖД, МСЖД, ШОС;
- внедрение интеллектуальных транспортных систем на международных железнодорожных коридорах с использованием современных инфотелекоммуникационных технологий и глобальных навигационных систем, технологий планирования и управления транспортными потоками на транспортных коридорах.

Для создания конкурентоспособных железнодорожных транзитных коридоров необходимы организационно-технологическая и информационная интеграция железнодорожных, портовых, пограничных и таможенных систем, участвующих в транзитных перевозках,

разработка и реализация комплексных транспортно-логистических и интеллектуальных технологических систем управления цепями поставок товаров, обеспечивающих конкурентоспособную коммерческую скорость движения грузовых поездов, привлекательные сквозные тарифы, а также формирование сквозных услуг на железнодорожном транспорте путем тесного взаимодействия всех участников цепи поставок товаров, включая таможенные и пограничные службы.

2. РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА И ВСМ

Одним из перспективных направлений развития железнодорожного транспорта в рамках ЕЭП и повышения его конкурентоспособности на рынке транспортных услуг является создание выделенных линий для организации высокоскоростного движения пассажирских и ускоренного движения грузовых контейнерных поездов — так называемых высокоскоростных магистралей (ВСМ).

Отставание в развитии инфраструктуры железных дорог ЕЭП, которое выражается и в отсутствии выделенных ВСМ, замедляет развитие экономики и препятствует реализации возможностей по увеличению мобильности населения. Осуществление проектов создания высокоскоростных магистралей может внести вклад в устранение «узких мест» транспортной системы и снять ограничения экономического роста. Традиционные оценки эффективности инвестиций в развитие инфраструктуры, учитывающие в основном прямые эффекты, до недавнего времени говорили о непривлекательности создания ВСМ на территории России.

Однако, как показали недавние исследования, проведенные российским Центром стратегических разработок (ЦСР), при реализации проектов создания ВСМ решающую роль будут играть внешние общие экономические эффекты — рост бюджетных доходов и валового регионального продукта в регионах, через которые пройдет ВСМ, рост инновационного и инвестиционного спроса российских железных дорог, мультипликативные эффекты в строительстве, машиностроении, туризме и других смежных областях, а также значимые агломерационные эффекты, поскольку ВСМ соединяют крупные города, в том числе агломерации. С учетом их оценки социально-экономическая эффективность проектов создания ВСМ кардинально возрастает.

Высокоскоростные магистрали позволяют разгрузить автодороги за счет переключения части пассажиропотоков, высвободить существующую сеть железных дорог для грузового движения, содействовать созданию крупных пассажирских хабов со стыковкой ВСМ с аэропортами и системой подвоза пассажиров пригородными поездами с прилегающих территорий. Кроме того, создание ВСМ позволит развивать ускоренное пригородное сообщение и скоростные контей-



нерные грузовые сервисы, что кардинально повысит качество транспортных сообщений, сократит время пассажиров в пути и повысит среднюю скорость доставки грузов.

Международный опыт свидетельствует, что развитие ВСМ всегда приводит к улучшению условий доступа на рынки для компаний, расположенных вблизи промежуточных станций ВСМ, что способствует росту регионального валового продукта. Улучшение доступа на рынки на 1% влечет за собой увеличение ВРП на 0.21–0.27% (ЦСР, 2013).

Создание высокоскоростных магистралей ведет к перераспределению и рационализации пассажиропотоков между видами транспорта. После начала эксплуатации ВСМ «оттягивает» на себя примерно половину или более от общего объема пассажиропотока с других видов транспорта. В Европе такие магистрали максимально привлекательны для пассажиров на расстояниях 300–600 км. В России на ВСМ может переключиться значительная часть пассажиропотока на таких маршрутах, как Москва — Казань, Москва — Воронеж, Ростов — Краснодар и другие. Создание ВСМ в России обеспечит прирост объемов перевозок, в том числе на авиационном транспорте, за счет прохождения ВСМ через крупнейшие аэропорты страны. Таким образом, создание ВСМ будет вести к появлению нового спроса на поездки и, соответственно, к росту мобильности населения России и ее регионов.

Анализ опыта создания и эксплуатации ВСМ в Европе, Японии и Китае позволяет сделать вывод — высокоскоростные магистрали являются новым мощным драйвером развития всех регионов, по территории которых проходят новые линии. Наиболее значительные эффекты достигаются в сфере информационных технологий и бизнес-услуг, в туризме, промышленности и строительстве. Появляется мощный импульс по привлечению частных инвестиций в развитие территорий вокруг станций ВСМ и формирование в городах новых центров экономического роста. Следствие этих процессов — ускорение темпов экономического роста городов, соединенных ВСМ, выравнивание зарплат между крупнейшими городами и соседними региональными центрами, выравнивание зарплат между центральными и периферийными муниципальными образованиями в границах агломераций. Кумулятивный эффект — рост средних располагаемых доходов населения.

По состоянию на начало 2014 года планы по созданию национальной системы высокоскоростного движения существуют в России и включают три линии: Москва — Тверь — Санкт-Петербург, Москва — Ростов — Адлер (ВСМ-1) и Москва — Казань — Екатеринбург (ВСМ-2). Однако практические шаги (разработка технико-экономического обоснования) в настоящее время предпринимаются только в отношении ВСМ-2.

27 мая 2013 года на совещании по перспективам развития высокоскоростного железнодорожного сообщения в Сочи президент России

объявил о решении построить в 2014–2018 годах первую в России ВСМ Москва — Казань с возможностью дальнейшего продления до Екатеринбурга и Ульяновска*. Инвестиции в указанный проект — более \$30 млрд. Реализация поручена дочерней структуре ОАО «РЖД» — ОАО «Скоростные магистрали».

Предполагается, что время в пути следования высокоскоростных поездов между Москвой и Казанью (расстояние 770 км) составит 3,5 часа, а в перспективе между конечными станциями Москва и Екатеринбург (расстояние 1595 км) — около 8 часов.

В соответствии с разработанной в 2014 году Евразийской экономической комиссией «Транспортной политикой единого экономического пространства на период до 2020 года: время действий» сеть ВСМ должна соединить Минск, Москву, Екатеринбург, Астану и Алматы с возможным выходом в дальнейшем на Китайскую Народную Республику.

ЛИТЕРАТУРА

ЕС (1991) Директива 91/440 On the development of the community railways

ЕС (2011) White Paper. Roadmap to a Single European Transport Area — Towards a competitive and resource efficient transport system. Document COM (2011) 144 final

ECMT (2003) Russian Transport Infrastructure of International Importance in the System of Euro-Asian Economic Links. Arsenov Vyacheslav, Professor, Chairman of the Working Party on the Transport Trends and Economics (WP.5) of the UNECE. Presentation on Joint ECMT- EC-UNECE-EIB Seminar on Transport Infrastructure Development for a Wider Europe.

Арсенов В., Забоев А., Махлин Е., Неснов А., Саболин В. (2001) Формирование и развитие международных транспортных коридоров на территории России. *Транспортное дело России*. № 2–3. Москва.

Байбикова Э., Забоев А. (2014) Перспективы развития рынка железнодорожных перевозок Единого экономического пространства. *Отраслевой обзор № 20*. Алматы: Евразийский банк развития.

Ведомости (2014). Транспортная инфраструктура России. Ведомости Форум. № 4. По итогам конференции «Барьеры и точки роста для транспортной инфраструктуры России». 28 марта.

ЕАБР (2011) Перспективы развития инфраструктуры автомобильных и железных дорог, включенных в транспортные маршруты ЕвразЭС. *Отраслевой обзор*. Алматы.

ЕАБР (2012) Единое транспортное пространство ЕвразЭС: перспективы создания единой системы управления. *Отраслевой обзор*. Алматы: Евразийский банк развития.

ЕАБР (2014) Официальный сайт банка. Доступно на: www.eabr.org

ЕвразЭС (2008) Концепция формирования Единого транспортного пространства ЕвразЭС (утверждена решением № 374 Межгосударственного совета ЕвразЭС от 25 января 2008 года — на уровне глав правительств).

* См. подробнее: <http://ria.ru/economy/20130622/945087960.html>



ЕЭП (2014) Договор о Евразийском экономическом союзе, подписанный президентами Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации 29 мая 2014 года в г. Астане, Республика Казахстан.

Лукиянова О., Хусаинов Ф. (2013) Перспективы конкуренции железнодорожного и автомобильного транспорта. *Бюллетень транспортной информации*. № 11.

Можарова В. (2011) *Транспорт в Казахстане: современная ситуация, проблемы и перспективы развития*.

ОСЖД (2011, 2012, 2013) Бюллетень статистических данных ОСЖД по железнодорожному транспорту.

Правительство Республики Казахстан (2006) *Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2015 года*. Утверждена указом президента Республики Казахстан от 11 апреля 2006 года № 86.

Правительство Российской Федерации (2008) *Транспортная стратегия России на период до 2030 года*. Утверждена распоряжением правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р.

Республика Беларусь (1999) Закон Республики Беларусь от 6 января 1999 года № 237-З «О железнодорожном транспорте».

Республика Казахстан (2001) Закон Республики Казахстан от 8 декабря 2001 года № 266-ІІ «О железнодорожном транспорте».

Российская Федерация (2003) Федеральный закон от 10 января 2003 года № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации».

Российская Федерация (2003) Федеральный закон от 10 января 2003 года № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации».

Савчук В. (2013) Аспекты конкуренции между железнодорожным и автомобильным транспортом.

СНГ (2008) Приоритетные направления сотрудничества государств — участников СНГ в сфере транспорта на период до 2020 года. Утверждены решением Совета глав правительств Содружества Независимых Государств от 14 ноября 2008 года.

ЦСР (2013) Оценка крупных инфраструктурных проектов: Задачи и решения. Разработки в рамках проектов ЦСР.

ЦСР (2013) Обоснование целесообразности создания высокоскоростных железнодорожных магистралей ВСМ-2 Москва — Казань — Екатеринбург и ВСМ-3 «Центр — Юг». Оценка достигаемых эффектов.