

Перспективы развития рынка железнодорожных перевозок Единого экономического пространства



УДК 656.2/.4
ББК 39.28
П27

Перспективы развития рынка железнодорожных перевозок Единого экономического пространства. – Алматы, 2014. – с. 127.

ISBN 978-601-7151-46-1

Евразийский банк развития (ЕАБР) является международной финансовой организацией, учрежденной на основании межгосударственного соглашения между Российской Федерацией и Республикой Казахстан, подписанным в январе 2006 года. В 2009–2011 годах в состав ЕАБР вошли Армения, Беларусь, Кыргызстан и Таджикистан. С 2010 года ЕАБР управляет средствами Антикризисного фонда ЕврАзЭС.

Приоритетом аналитической деятельности ЕАБР в соответствии с его уставом является информационно-аналитическое сопровождение интеграционных процессов на евразийском пространстве.

УДК 656.2/.4
ББК 39.28

Контакты авторов обзора:

Байбикова Элла Рушановна –
начальник Аналитического управления ЕАБР
Электронная почта: Baybikova_er@eabr.org

Забоев Александр Игоревич –
заведующий отделом международного сотрудничества
Федерального государственного унитарного предприятия
«Научный центр по комплексным транспортным проблемам
Министерства транспорта Российской Федерации» (ФГУП «НЦКТП»)
Электронная почта: alex.zaboev@mail.ru

ISBN 978-601-7151-46-1

© Евразийский банк развития, 2014

Координатор проекта:

Э.Р. Байбикова, ЕАБР

Адрес:

Евразийский банк развития
пр. Достық, 220, Алматы, 050051,
Республика Казахстан
Телефон: +7 (727) 244 40 44
Факс: +7 (727) 244 65 70, 291 42 63
E-mail: info@eabr.org
<http://www.eabr.org>

Дизайн, верстка и подготовка к печати:

Издательская компания «RUAN»

Фотография для обложки предоставлена Тихвинским вагоностроительным заводом (РФ)

Настоящий отраслевой обзор входит в серию аналитических документов ЕАБР, посвященных изучению региональных интеграционных процессов в отраслях и секторах экономики государств – участников банка и других стран СНГ.

Все публикации серии доступны на официальном сайте ЕАБР:
<http://www.eabr.org/rus/publications/AnalyticalReports/>

Содержание

Список аббревиатур.....	10
Основные выводы обзора.....	12
Введение.....	18
1. Современное состояние систем железнодорожного транспорта в государствах – членах ЕЭП.....	20
1.1. Общая характеристика железнодорожного транспорта государств – членов ЕЭП. Основные показатели.....	20
1.2. Динамика и структура грузовых железнодорожных перевозок в рамках Единого экономического пространства.....	24
1.3. Пассажирские железнодорожные перевозки в государствах – членах Единого экономического пространства.....	31
1.4. Структурные реформы железнодорожного транспорта.....	35
2. Конкуренция на железнодорожном транспорте и транспортная политика.....	38
2.1. Основные формы конкуренции на железнодорожном транспорте государств – членов ЕЭП.....	38
2.2. Основные транспортные маршруты и конкуренция между ними.....	38
2.3. Развитие автомобильного транспорта и его конкурентные преимущества.....	47
2.4. Транспортная политика: стимулирование конкуренции или содействие комплексному взаимодействию видов транспорта. Опыт ЕС и возможные направления его использования на евразийском пространстве.....	53
3. Характеристика рынка пассажирских железнодорожных перевозок в государствах ЕЭП.....	58
4. Характеристика парка грузовых вагонов и рынка железнодорожных перевозок грузов.....	72
5. Перспективы развития рынка железнодорожных перевозок в рамках ЕЭП.....	88
5.1. Прогнозные оценки развития рынка перевозок грузов.....	88
5.2. Прогнозные оценки развития рынка пассажирских сообщений.....	93
5.3. Дальнейшие направления развития инфраструктуры железнодорожного транспорта. Высокоскоростные магистрали ЕЭП.....	95
5.4. Перспективы реализации транзитного потенциала железнодорожного транспорта государств – членов ЕЭП.....	99

6. Перспективы формирования и реализации скоординированной транспортной политики, включая меры по обеспечению «четырех свобод» в области железнодорожного транспорта.....	101
---	-----

Заключение.....	108
-----------------	-----

Литература.....	109
-----------------	-----

Приложения.....	112
-----------------	-----

Таблицы

Таблица 1. Протяженность эксплуатационных путей железных дорог общего пользования в государствах – членах ЕЭП (на начало года).....	21
---	----

Таблица 2. Динамика грузооборота железнодорожного транспорта государств – членов ЕЭП (2007–2013).....	23
---	----

Таблица 3. Динамика объемов грузовых железнодорожных перевозок в государствах – членах ЕЭП (2007–2013).....	23
---	----

Таблица 4. Динамика объемов грузовых железнодорожных перевозок в международном сообщении в государствах – членах ЕЭП (2007–2013).....	24
---	----

Таблица 5. Объемы перевозок грузов между государствами – членами ЕЭП железнодорожным транспортом (2008–2013).....	26
---	----

Таблица 6. Динамика объемов пассажирских железнодорожных перевозок в государствах – членах ЕЭП (2007–2013).....	31
---	----

Таблица 7. Динамика пассажирооборота железнодорожного транспорта государств – членов ЕЭП (2007–2013).....	33
---	----

Таблица 8. Динамика международных перевозок пассажиров железнодорожным транспортом между государствами – членами ЕЭП (2007–2013).....	34
---	----

Таблица 9. Динамика объемов перевозок пассажиров, пассажирооборота и средней дальности перевозки одного пассажира по видам сообщений в Республике Беларусь (2000–2013).....	59
---	----

Таблица 10. Динамика объемов перевозок пассажиров, пассажирооборота и средней дальности перевозки одного пассажира по видам сообщений в Республике Казахстан (2008–2013).....	62
---	----

Таблица 11. Динамика объемов перевозок пассажиров, пассажирооборота и средней дальности перевозки одного пассажира по видам сообщений в Российской Федерации (2008–2013).....	64
---	----

Таблица 12. Действующие пригородные пассажирские компании в Российской Федерации и их собственники.....	69
---	----

Таблица 13. Объемы перевозок пассажиров компаний «Аэроэкспресс» в 2013 году по направлениям.....	70
--	----

Таблица 14.	Динамика совокупного парка грузовых вагонов в государствах – участниках ЕЭП (2008–2013).....	72
Таблица 15.	Грузооборот железнодорожного транспорта общего пользования государств – участников ЕЭП (2008–2013).....	73
Таблица 16.	Динамика инвентарного и приватного парков грузовых вагонов в государствах – участниках ЕЭП (2008–2013).....	74
Таблица 17.	Крупнейшие собственники парка грузовых вагонов по Российской Федерации.....	76
Таблица 18.	Структура парка грузовых вагонов в Республике Беларусь (2008–2013).....	77
Таблица 19.	Структура парка грузовых вагонов в Республике Казахстан (2008–2013).....	78
Таблица 20.	Структура парка грузовых вагонов в Российской Федерации (2008–2013).....	78
Таблица 21.	Прогноз грузооборота железнодорожного транспорта государств – членов ЕЭП (до 2020).....	89
Таблица 22.	Прогноз объемов грузовых железнодорожных перевозок в международном сообщении в государствах – членах ЕЭП по инновационному сценарию (до 2020).....	91
Таблица 23.	Прогноз объемов грузовых железнодорожных перевозок в международном сообщении в государствах – членах ЕЭП по базовому сценарию (до 2020).....	92
Таблица 24.	Прогноз объемов перевозок пассажиров в государствах – членах ЕЭП железнодорожным транспортом (до 2020).....	94

Рисунки

Рисунок 1.	Протяженность железнодорожных сетей отдельных стран и интеграционных объединений.....	20
Рисунок 2.	Удельный вес пассажирской работы в приведенном тонно–километраже железнодорожного транспорта отдельных стран и интеграционных объединений (2013).....	22
Рисунок 3.	Грузооборот железнодорожного транспорта отдельных стран и интеграционных объединений (2013).....	22
Рисунок 4.	Удельный вес железнодорожного транспорта в грузообороте всех видов транспорта общего пользования государств – членов ЕЭП (2013).....	23
Рисунок 5.	Средняя дальность перевозки одной тонны груза железнодорожным транспортом государств – членов ЕЭП (2007 и 2013).....	24
Рисунок 6.	Удельный вес экспортных, импортных и транзитных грузов в общем объеме международных железнодорожных перевозок государств – членов ЕЭП (2007–2013).....	25

Рисунок 7.	Удельный вес грузообмена Российской Федерации с государствами – членами ЕЭП в общем объеме международных железнодорожных перевозок Российской Федерации (2008–2013).....	26
Рисунок 8.	Динамика взаимного грузообмена Российской Федерации и Республики Беларусь в общем объеме международных железнодорожных перевозок грузов двух стран (2008–2013).....	27
Рисунок 9.	Номенклатура перевозимых грузов железнодорожным транспортом между Российской Федерацией и Республикой Беларусь (2013).....	27
Рисунок 10.	Распределение объемов вывозимых грузов из Российской Федерации в Республику Беларусь по пограничным железнодорожным переходам (2013).....	28
Рисунок 11.	Распределение объемов ввозимых грузов в Российскую Федерацию из Республики Беларусь по пограничным железнодорожным переходам (2013).....	28
Рисунок 12.	Динамика взаимного грузообмена Российской Федерации и Республики Казахстан в общем объеме международных железнодорожных перевозок грузов двух стран (2008–2013).....	29
Рисунок 13.	Номенклатура перевозимых грузов железнодорожным транспортом между Российской Федерацией и Республикой Казахстан (2013).....	29
Рисунок 14.	Распределение объемов вывозимых грузов из Российской Федерации в Республику Казахстан по пограничным железнодорожным переходам (2013).....	30
Рисунок 15.	Распределение объемов ввозимых грузов в Российскую Федерацию из Республики Казахстан по пограничным железнодорожным переходам (2013).....	30
Рисунок 16.	Пассажирооборот крупнейших железнодорожных систем мира (2013).....	31
Рисунок 17.	Пассажирооборот ЕЭП по видам транспорта (2007 и 2013).....	32
Рисунок 18.	Средняя дальность железнодорожной перевозки пассажира в государствах – членах ЕЭП (2007 и 2013).....	33
Рисунок 19.	Удельный вес железнодорожного транспорта в пассажирообороте всех видов транспорта общего пользования государств – членов ЕЭП (2007 и 2013).....	33
Рисунок 20.	Динамика международных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом в государствах – членах ЕЭП (2007–2013).....	34

Содержание

Рисунок 21.	Основные железнодорожные маршруты, обеспечивающие взаимные транспортно–экономические связи государств – членов ЕЭП, а также евроазиатские транспортные связи.....	41
Рисунок 22.	Схема главных железнодорожных коридоров ОСЖД в сообщении Европа – Азия.....	42–43
Рисунок 23.	Евроазиатские железнодорожные маршруты в рамках Проекта ЕЭК ООН по развитию евроазиатских транспортных связей.....	46
Рисунок 24.	Процентное соотношение автомобильного и железнодорожного транспорта в грузообороте наземного транспорта общего пользования (без трубопроводов) в Республике Беларусь (1990–2013).....	48
Рисунок 25.	Процентное соотношение автомобильного и железнодорожного транспорта в грузообороте наземного транспорта общего пользования (без трубопроводов) в Республике Казахстан (1990–2013).....	48
Рисунок 26.	Процентное соотношение автомобильного и железнодорожного транспорта в грузообороте наземного транспорта общего пользования (без трубопроводов) в Российской Федерации (1990–2013).....	48
Рисунок 27.	Тенденции роста средней дальности перевозки грузов автомобильным транспортом общего пользования и зоны конкурентоспособного использования автомобильного транспорта в государствах – членах ЕЭП (1990–2012).....	50
Рисунок 28.	Сегменты рынка пассажирских перевозок железнодорожным транспортом.....	58
Рисунок 29.	Структура рынка пассажирских перевозок железнодорожным транспортом по видам сообщений в Республике Беларусь (2013).....	60
Рисунок 30.	Удельный вес расходов по содержанию и эксплуатации пассажирского железнодорожного транспорта общего пользования в Республике Беларусь, компенсируемых платой за проезд.....	61
Рисунок 31.	Структура рынка пассажирских перевозок железнодорожным транспортом по видам сообщений в Республике Казахстан (2013).....	63
Рисунок 32.	Структура рынка пассажирских перевозок железнодорожным транспортом по видам сообщений в Российской Федерации (2013).....	65
Рисунок 33.	Субъекты организации пригородных пассажирских перевозок в России.....	67
Рисунок 34.	Дефицит финансирования пригородных пассажирских перевозок в России (2011–2013).....	68

Содержание

Рисунок 35.	Производительность парка грузовых вагонов в государствах – членах ЕЭП тоннно–км нетто в день в среднем на один грузовой вагон (2008–2013).....	73
Рисунок 36.	Динамика инвентарного парка грузовых вагонов и парка компаний–операторов и собственников подвижного состава в рамках ЕЭП (2008–2013).....	74
Рисунок 37.	Распределение вагонного парка Российской Федерации по видам собственности (на сентябрь 2012).....	75
Рисунок 38.	Динамика закупок новых грузовых вагонов всеми участниками рынка железнодорожных перевозок в Республике Беларусь и Республике Казахстан.....	75
Рисунок 39.	Структура вагонного парка государств – членов ЕЭП по типам вагонов (на 01 октября 2013).....	77
Рисунок 40.	Структура вагонного парка по группам компаний–операторов в Российской Федерации (на сентябрь 2012).....	79
Рисунок 41.	Средний возраст вагонного парка в государствах – членах ЕЭП (на 01 октября 2013).....	80
Рисунок 42.	Средний возраст инвентарного парка в государствах – членах ЕЭП по основным типам вагонов (на 01 октября 2013).....	81
Рисунок 43.	Средний возраст парка компаний–операторов и других собственников подвижного состава в государствах – членах ЕЭП по основным типам вагонов (на 01 октября 2013).....	82
Рисунок 44.	Среднее время оборота грузового вагона в государствах – членах ЕЭП (2008–2013).....	83
Рисунок 45.	Объемы производства новых грузовых вагонов основными вагоностроительными заводами Российской Федерации (2012–2013 и январь–февраль 2014).....	84
Рисунок 46.	Изменение пассажирооборота железнодорожного транспорта государств – членов ЕЭП (I квартал 2014 по сравнению с I кварталом 2013).....	93
Рисунок 47.	Полигон организации скоростного и высокоскоростного движения в Российской Федерации (до 2030)	97

Список аббревиатур

АТР – Азиатско-Тихоокеанский регион

ВВП – валовой внутренний продукт

ВСМ – высокоскоростная магистраль

ДФЭ – двадцатифутовый эквивалент

ЕАБР – Евразийский банк развития

ЕАТС – евроазиатские транспортные связи, Проект ЕЭК ООН

ЕАЭС – Евразийский экономический союз

ЕврАЗЭС – Евразийское экономическое сообщество

ЕС – Европейский союз

ЕСТР – Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки

ЕТП – Единое транспортное пространство

ЕЭК – Евразийская экономическая комиссия

ЕЭК ООН – Европейская экономическая комиссия ООН

ЕЭП – Единое экономическое пространство

ИКТП – Институт комплексных транспортных проблем

ИПЕМ – Институт проблем естественных монополий

МПК ТРАСЕКА – межправительственная комиссия ТРАСЕКА

MCAT – Международный союз автомобильного транспорта

МТК – международный транспортный коридор

ОТЛК – Объединенная транспортно-логистическая компания

ОСЖД – Организация сотрудничества железных дорог

ПГВ – Правила пользования грузовыми вагонами в международном сообщении

ПГК – Первая грузовая компания

ППК – пригородная пассажирская компания

РБ – Республика Беларусь

РЖД – Российские железные дороги

РК – Республика Казахстан

РФ – Российская Федерация

СМГС – Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении

СМЖЛ – Европейское соглашение о международных железнодорожных линиях

СМПС – Соглашение о международном железнодорожном пассажирском сообщении

СНГ – Содружество Независимых Государств

ТАЖД – Трансазиатская железная дорога

ТЕЖ – Трансевропейская железная дорога, Проект ЕЭК ООН

ТР – технический регламент

ТРАСЕКА – транспортный коридор Европа – Кавказ – Азия

ТС – Таможенный союз

ФПК – федеральная пассажирская компания

ЦИМ – Единые правовые предписания к договору о международной железнодорожной перевозке грузов (Приложение В к Конвенции о международной железнодорожной перевозке грузов, КОТИФ)

ЭСКАТО ООН – Экономическая и социальная комиссия ООН для Азии и Тихого океана

В обзоре приняты следующие условные обозначения:

– (прочерк) – явление отсутствовало

... – нет данных

0.0 – значение показателя очень мало и не входит в размерность расчетов

Основные выводы обзора

- во всех трех странах ЕЭП существенно различается. В Беларуси более 81% всего отправления пассажиров приходится на пригородное сообщение, в России этот показатель составляет 88%, в Казахстане, наоборот, более 69% пассажиров отправляется в республиканском сообщении, а на пригородное сообщение приходится менее 16% от числа отправленных пассажиров. Объем перевозок пассажиров в международном сообщении в целом по ЕЭП в 2013 году составил 31.4 млн человек, это примерно 2.8% от общего объема железнодорожных пассажирских перевозок.
1. Железнодорожный транспорт является основой транспортной системы и крупнейшей отраслью экономики всех государств – членов Единого экономического пространства. Более 105 тыс. км железных дорог ЕЭП обеспечивают перевозки грузов во внутреннем, межгосударственном и транзитном сообщении, а также взаимную торговлю государств – членов ЕЭП и их торговлю с третьими странами. Грузооборот железных дорог ЕЭП превышает грузооборот железных дорог I класса США и по своей величине является вторым в мире после Китая. На долю железнодорожного транспорта приходится более 43% от грузооборота всех видов транспорта общего пользования государств ЕЭП. При этом наиболее динамичными темпами растут объемы грузовых перевозок в Республике Казахстан, что является свидетельством динамики ее экономического развития.
 2. На международные сообщения приходится свыше 50% от общего объема грузовых железнодорожных перевозок, из которых две трети приходится на российские железные дороги. Более 65% общего объема международных перевозок – экспортные грузы. В то же время доля транзитных грузов за последние восемь лет, а также их физические объемы неуклонно росли. В 2013 году между Российской Федерацией и другими государствами ЕЭП в соответствии со статистикой ОСЖД было перевезено 155.3 млн тонн грузов, что составило 27.6% от общего объема международных перевозок, выполненных российскими железными дорогами. В совокупном объеме экспортных перевозок преобладают топливно-энергетические продукты, минеральное сырье, продукция химической промышленности. Взаимный грузообмен между Россией и другими государствами ЕЭП железнодорожным транспортом с учетом транзита увеличился за 2008–2013 годы на 11.8% и составил в 2013-м 155.3 млн тонн. При этом объем вывозимых из РФ грузов в другие государства ЕЭП за этот период увеличился на 13.2%.
 3. Железнодорожный транспорт играет очень важную роль в сфере пассажирских перевозок, обеспечивая доступность территорий и мобильность граждан. Роль железных дорог ЕЭП в мировом пассажирообороте менее значительна, чем в грузообороте железных дорог мира. По данному показателю железные дороги ЕЭП занимают четвертое место после Китая, Индии и Европейского союза. Удельный вес железных дорог в суммарном пассажирообороте всех видов транспорта государств ЕЭП составляет немногим более 20% и за последние пять лет сократился во всех трех странах, но в большей степени в Российской Федерации (с 35% в 2007 году до 25% в 2013-м). Указанная ситуация сложилась вследствие переключения части пассажиропотоков с железной дороги в пользу гражданской авиации в дальнем сообщении и в пользу автобусного транспорта в пригородном и местном сообщении. Наиболее сильным спад за последние годы был в сфере пригородных железнодорожных пассажирских перевозок в России.
 4. По итогам 2013 года объем перевозок пассажиров железнодорожным транспортом в ЕЭП составил 1.2 млрд человек, а совокупный пассажирооборот – 177.5 млрд пасс.-км. Более 83% пассажирооборота государств ЕЭП приходится на Российские железные дороги, однако за последние годы их удельный вес постепенно снижается, а Казахстанских железных дорог, наоборот, растет. Структура пассажирских перевозок
 5. На функционирование рынка пассажирских и грузовых железнодорожных перевозок в ЕЭП в настоящее время оказывают существенное влияние процессы структурного реформирования железнодорожного транспорта. Главная цель реформ – повышение уровня внутриотраслевой конкуренции, а также повышение конкурентоспособности железнодорожных перевозок на рынке транспортных услуг. С этой целью проводится разделение функций эксплуатации инфраструктуры и перевозочной деятельности, либерализация доступа к железнодорожной инфраструктуре для частных операторских компаний, обеспечение режима недискриминации для компаний – операторов пассажирских и грузовых перевозок. Структурные реформы проходят в государствах ЕЭП с различной скоростью. В Казахстане этот процесс был до недавнего времени наиболее активным: в настоящее время на рынке присутствуют не только операторы подвижного состава (вагонов), но и независимые операторы локомотивной тяги. В России развитие рынка операторских услуг успешнее проходит в сфере грузовых перевозок, а в сфере пассажирских перевозок находится лишь в начальной стадии формирования. В Беларуси развитие железнодорожного транспорта кардинально отличается как от российской и казахстанской моделей, так и от модели Европейского союза. Более того, согласно официальным документам, преобразования на железнодорожном транспорте Беларуси пока не являются реформой, осуществляется лишь модернизация отрасли в соответствии с государственной программой.
 6. Техническое состояние железнодорожной отрасли в государствах – членах ЕЭП в настоящее время характеризуется повышением уровня морального и физического износа инфраструктуры и подвижного состава. В частности, в РФ степень износа основных фондов железнодорожного транспорта с 2005 по 2012 год возросла с 14.4 до 30.4%. Железные дороги ЕЭП отстают от ведущих железнодорожных систем мира по ряду показателей. На Едином экономическом пространстве удельный вес скоростных сообщений пока незначителен в общем объеме железнодорожных пассажирских перевозок. Высокоскоростные линии (со скоростями движения более 250 км/час) пока отсутствуют. Так, средняя скорость поезда «Сапсан» в России составляет 178 км в час, в то время как средняя участковая скорость движения на высокоскоростной линии Ухань – Гуаньчжоу в Китае протяженностью около 1 тыс. км превышает 310 км в час, а поездов TGV во Франции на ряде ВСМ – от 250 до 275 км в час. Техническое и технологическое отставание железнодорожного транспорта в странах ЕЭП стало причиной снижения его конкурентоспособности по сравнению с другими видами транспорта как в сфере грузовых, так и в сфере пассажирских перевозок.
 7. В настоящее время в Евразии существуют различные формы конкуренции в сфере железнодорожных перевозок пассажиров и грузов. К внутривидовой относится конкуренция между отдельными операторами пассажирских и грузовых железнодорожных перевозок, а также конкуренция инфраструктур, проявляющаяся в борьбе различных железнодорожных маршрутов/коридоров за грузо- и пассажиропотоки. Межвидовая конкуренция имеет место в сфере грузовых перевозок в основном между железнодорожным и автомобильным транспортом, а в сфере пассажирских перевозок – между железнодорожным, авиационным и автомобильным, в том числе автобусным транспортом. Первые два вида конкуренции ведут к перераспределению пассажиро- и грузопотоков в пользу более конкурентоспособных перевозчиков и

маршрутов (в частности, с обычных пассажирских поездов в пользу скоростных перевозок и ВСМ). Третий вид конкуренции в настоящее время ведет к оттоку грузо- и пассажиропотоков с железных дорог на другие виды транспорта.

8. Конкуренция железнодорожных маршрутов и коридоров при перевозках грузов на дальние расстояния в Евразии главным образом имеет место в направлениях восток – запад и север – юг. С учетом приоритетов политики многих государств по привлечению дополнительных грузопотоков на свои транспортные коммуникации конкуренция железнодорожных маршрутов, по сути, есть борьба за транзит грузов, следящих между Восточной Азией, в первую очередь Китаем, и странами ЕС. По территории ЕЭП проходят девять из 13 железнодорожных коридоров ОСЖД «Европа – Азия», а также девять евроазиатских железнодорожных маршрутов, включенных в Проект ЕЭК ООН по развитию евроазиатских транспортных связей. При этом конкурирующими являются железнодорожные коридоры ОСЖД №1 и №2, связывающие Западную и Центральную Европу с Казахстаном, Китаем и дальневосточными портами через территорию России, а также коридор ОСЖД №5, связывающий Центральную Европу через Украину, Россию и Казахстан с Китаем. Немаловажное значение в конкуренции инфраструктур имеет тарифный фактор. В частности, для Российских железных дорог тарифное расстояние транзитной перевозки груза по участку ОСЖД №5, проходящему по территории РФ, существенно меньше, чем расстояние аналогичных участков коридоров ОСЖД №1 и №2.
9. Развитие железнодорожных маршрутов, а также проведение согласованной политики государств ЕЭП в части привлечения транзитных грузопотоков на Единое экономическое пространство призваны сгладить остроту конкуренции инфраструктур, особенно в условиях, когда часть железнодорожной сети вследствие продолжительного роста грузовых перевозок в первом десятилетии XXI века исчерпала свою пропускную способность (появились «узкие места»). Попытка решить проблемы «узких мест» и содействовать привлечению грузопотоков была сделана в рамках Комплексного плана развития инфраструктуры автомобильных и железных дорог, разработанного в 2010–2011 годах в рамках Евразийского экономического сообщества при техническом и финансовом содействии Евразийского банка развития. Комплексный план был рассчитан на реализацию 142 национальных проектов развития транспортной инфраструктуры, из которых 46 были направлены на развитие железных дорог и 45 – на создание и развитие логистических центров. Практически все указанные проекты предусматривают развитие железнодорожных коридоров ОСЖД и евроазиатских железнодорожных маршрутов, проходящих по территории Единого экономического пространства.
10. Наиболее острой в последние годы стала конкуренция между автомобильным и железнодорожным транспортом, особенно в сфере грузовых перевозок. Рост конкурентоспособности автомобильного транспорта был связан с динамичным развитием автомобильной техники и технологии перевозок, логистики, появлением топливно-эффективных и безопасных грузовиков, увеличением экономической роли и числа предприятий малого и среднего бизнеса, заинтересованных, в первую очередь, в мелкопартионных отправках, а также другими факторами. Это привело к росту средней дальности автомобильных перевозок и улучшению их экономики, особенно для товаров с высокой степенью обработки. В России и Казахстане за последние 22 года средняя дальность перевозки одной тонны груза возросла вдвое – с 19.5 до 39.4 км, а конкурентоспособная зона использования автомобильного транспорта – в четыре раза – с 450 км до 1800 км. Обратной стороной этого процесса стало увеличение загрузки автодорожной сети, особенно на подъездах к крупным городам, возникновение «пробок», что в совокупности с растущей автомобилизацией населения стало приносить весомый общественный урон, связанный с потерей значительного совокупного

времени, затрачиваемого на перевозку людей и перемещение товаров, а также повышением загрязнения окружающей среды.

11. В настоящее время в мировой практике накоплен значительный опыт проведения государственной политики, направленной на рационализацию использования отдельных видов транспорта при перевозках грузов. Наиболее показателен опыт Европейского союза, транспортная политика которого направлена на содействие переключению грузопотоков на более топливно-эффективные и экологически чистые виды транспорта. В Белой книге по транспортной политике ЕС на период до 2020 года «Дорожная карта по созданию Единого европейского транспортного пространства – на пути к конкурентоспособной и ресурсоэффективной транспортной системе», опубликованной в марте 2011 года¹, в разделе «Видение конкурентоспособной и устойчивой транспортной системы» установлен целевой индикатор, в соответствии с которым к 2030 году 30% от объема перевозимых автомобильным транспортом грузов на расстояние свыше 300 км должно быть переключено на другие виды транспорта, в частности, железнодорожный и водный. К 2050 году должно быть переключено уже более 50% объема автомобильных перевозок. В качестве инструментов политики «переключений» ЕС использует систему дорожных и экологических сборов, развитие комбинированных перевозок и другие механизмы.
12. Структурные реформы и конъюнктура рынков привели к появлению в сфере железнодорожного транспорта новых игроков, в первую очередь компаний – операторов пассажирских и грузовых перевозок. Так, в сфере пассажирских перевозок весьма успешна пассажирская компания «Турэн Экспресс» (Казахстан), владеющая собственным парком из более чем 100 пассажирских вагонов и обслуживающая несколько маршрутов в республике. В России наиболее успешен опыт развития пригородных перевозок из городов в аэропорты компаний «Аэроэкспресс». В Беларусь заслуживает внимания успешный опыт развития городских, пригородных и региональных линий с использованием инновационного подвижного состава. Также значительный прогресс достигнут в области скоростных пассажирских перевозок поездами «Тулпар» (РК) и «Сапсан» (РФ) во внутренних сообщениях. Имеющийся в государствах ЕЭП опыт свидетельствует, что сектор пассажирских железнодорожных перевозок может функционировать экономически эффективно и приносить компаниям-операторам прибыль.
13. В настоящее время значительно выросло число операторов и собственников подвижного состава, присутствующих на рынке грузовых перевозок. Только в Российской Федерации функционирует почти 700 компаний-операторов, из которых на долю 21 крупного оператора приходится более 0.6 млн грузовых вагонов (71.8%). В Казахстане 94% всего парка грузовых вагонов принадлежит частному бизнесу. В Беларусь по состоянию на конец 2012 года более 75% вагонного парка принадлежало Белорусским железнодорожным дорогам, однако и здесь имеет место тенденция сокращения удельного веса инвентарного парка в пользу компаний – операторов железнодорожных грузовых перевозок. Одной из тенденций развития рынка вагонов в ЕЭП стало создание предприятий по совместной эксплуатации вагонного парка, а также филиалов компаний-операторов на территории других государств – членов ЕЭП. Яркий пример кооперации перевозчиков – создание компании «Астык Транс», зарегистрированной в Казахстане, с парком в 10 тыс. вагонов-зерновозов. Она специализируется на перевозке зерна, создана казахстанским «Казтемиртрансом» и российским «Русагротрансом» (крупнейшие операторы в сфере железнодорожных перевозок зерновых грузов). Другой пример создания перспективного объединенного перевозчика –

¹ White Paper. Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system. Document COM(2011) 144 final. European Commission. Brussels, 28.3.2011.

Объединенная транспортно-логистическая компания (ОТЛК), которая будет специализироваться на контейнерных перевозках между Европой и Азией.

14. Благоприятная конъюнктура на рынке грузовых перевозок, а также устойчивый рост их объемов в первом десятилетии XXI века привели к стремительному росту парка грузовых вагонов в рамках ЕЭП. С 2008 по 2013 год он практически удвоился [с 600 до 1120 тыс. единиц]. Следствием этого стал переизбыток провозных мощностей и снижение эффективности их использования к 2013 году. В частности, в РФ время оборота грузового вагона за период с 2008 по 2013–й возросло с 7.6 до 16.9 суток. Значительно увеличился порожний пробег. В условиях экономического спада в России и снижения спроса на грузовые перевозки переизбыток парка отдельных типов вагонов, в первую очередь полувагонов, привел к снижению ставок аренды и убыточности работы многих частных операторских компаний. Кроме того, началась стагнация в сфере вагоностроения, а также в бизнесе по лизингу подвижного состава.
15. На период до 2020 года развитие рынка железнодорожных перевозок в рамках ЕЭП будет определяться перспективами экономического роста, уровнем благосостояния граждан, их среднедушевыми располагаемыми доходами, а также конъюнктурой мировых рынков, в том числе по товарам, составляющим основу экспортных грузопотоков по железным дорогам ЕЭП. По базовому сценарию в 2014 году продолжится тенденция спада объемов грузовых перевозок. Рынок грузовых перевозок начнет восстанавливаться за пределами 2015–го, и к 2020 году грузооборот железнодорожного транспорта в целом по ЕЭП может составить 2.7 трлн тоннно–км [прирост на 9.4% по сравнению с 2013–м]. По инновационному сценарию грузооборот железнодорожного транспорта в целом по ЕЭП может вырасти до 4 трлн тоннно–км [прирост на 62% по сравнению с 2013 годом]. Наиболее интенсивным прирост грузооборота железнодорожного транспорта в рамках инновационного сценария ожидается в Казахстане.
16. Рынок пассажирских железнодорожных перевозок в рамках ЕЭП будет развиваться разносторонне с учетом различных тенденций, характерных для отдельных государств ЕЭП. В условиях снижения уровня реальных располагаемых доходов на душу населения в РФ ожидается сокращение объемов пассажирских перевозок в 2014–2015 годах по сети железных дорог. В РК, наоборот, повышение подвижности населения приведет к росту объемов пассажирских железнодорожных перевозок. В соответствии с базовым сценарием в целом по сети железных дорог в ЕЭП ожидается сокращение объемов пассажирских перевозок в 2014–2015 годах. В 2014–м он может составить 1.17 млрд человек, в 2015–м – 1.16 млрд. Тем не менее после 2015 года начнется восстановление спроса на пассажирские железнодорожные перевозки, в том числе за счет ввода в действие отдельных участков ВСМ в России. К 2020 году объем пассажирских перевозок в целом по ЕЭП по базовому сценарию прогнозируется на уровне 1.6 млрд человек, что на 32% больше, чем в 2013–м.
17. От реализации проектов по созданию ВСМ зависит будущее рынка пассажирских железнодорожных перевозок в РФ и в целом в ЕЭП. Ввод в эксплуатацию новых линий между Москвой, Нижним Новгородом и Казанью, а в более отдаленной перспективе и на других направлениях приведет к перераспределению и рационализации пассажиропотоков между видами транспорта. Кроме того, создание ВСМ будет вести к появлению нового спроса на поездки и, соответственно, росту мобильности населения в целом. Участки ВСМ могут использоваться для движения ускоренных региональных и пригородных поездов, что создаст новый формат качества пригородных перевозок и будет содействовать ренессансу железнодорожного транспорта в этом сегменте. Участки ВСМ могут быть использованы для перевозок в ночное время ускоренных грузовых контейнерных поездов, что также станет способствовать формированию нового сегмента услуг на рынке железнодорожных перевозок.

18. Перспективы развития рынка железнодорожных перевозок пассажиров и грузов во многом зависят от транспортной политики, которая будет проводиться в рамках формирования Евразийского экономического союза, в соответствии с положениями Договора, подписанных главами государств 29 мая 2014 года. Главными целями координированной (согласованной) транспортной политики в рамках ТС и ЕЭП провозглашаются повышение открытости и доступности рынка транспортных услуг государств, а также повышение экономической эффективности и конкурентоспособности транспортных систем. В области железнодорожного транспорта в рамках ЕЭП указанная политика должна быть направлена на решение таких важнейших задач, как формирование общего рынка транспортных, транспортно-экспедиторских и логистических услуг, формирование единого транспортного пространства, повышение интегрированности, доступности и качества сквозных транспортно-логистических услуг, согласованное развитие международных железнодорожных маршрутов и коридоров, совершенствование нормативно-правовой базы республик ЕЭП, повышение безопасности движения, качества перевозок и снижение вредного воздействия железнодорожного транспорта на окружающую среду, жизнь и здоровье человека.

19. Одна из ключевых мер при формировании единого транспортного пространства в рамках ЕЭП – реализация транзитного потенциала железнодорожного транспорта и интеграция в мировую транспортно-логистическую систему. Для этого необходимо скоординировать усилия по развитию конкурентоспособных железнодорожных коридоров, проходящих по территории ЕЭП, а также расположенных в них крупных транспортно-логистических центров, «сухих портов». Создание Объединенной транспортно-логистической компании в совокупности с унификацией нормативной правовой базы в области международных перевозок (в частности, расширение использования накладной ЦИМ–СМГС) будет содействовать снижению административных барьеров в процессе транзитных перевозок, а также сокращать время в пути транзитных контейнеров. Внедрение интеллектуальных транспортных систем на международных железнодорожных коридорах с использованием современных телекоммуникационных и глобальных навигационных технологий позволит повысить эффективность планирования и управления транспортными потоками на евроазиатских железнодорожных маршрутах. Ключевой проблемой, без решения которой невозможна реализация транзитного потенциала, является формирование согласованной сквозной тарифной ставки, которая была бы привлекательна для грузов, перевозимых между Европой и Азией.

Введение

Железнодорожный транспорт является важнейшим элементом экономики и транспортных систем Республики Беларусь (РБ), Республики Казахстан (РК) и Российской Федерации (РФ), формирующих Единое экономическое пространство (ЕЭП). Он играет важную роль в обеспечении устойчивого экономического роста, внешнеторговых и туристических связей, а также мобильности населения.

Процессы глобализации, изменения традиционных мировых хозяйственных связей ставят перед государствами – членами ЕЭП задачу рационального использования потенциала уникального экономико-географического положения между Европой и Азией. Эффективная реализация транзитного потенциала железных дорог позволит не только получить дополнительные эффекты от участия в международных перевозках, но и создаст новые возможности по интеграции государств ЕЭП в мировую транспортную систему.

Ведущее положение железных дорог определяется их возможностями осуществлять круглогодичное регулярное движение, перевозить основную часть потоков массовых грузов и обеспечивать мобильность трудовых ресурсов. Особое значение железных дорог обуславливается также большими расстояниями перевозок, слабым развитием коммуникаций других видов транспорта, особенно в российских регионах Сибири и Дальнего Востока, удаленностью мест производства основных сырьевых ресурсов от пунктов их потребления и морских портов.

К концу XX века радикальные геополитические и социально-экономические преобразования в экономике республик ЕЭП привели к нарастанию негативных процессов в развитии железнодорожного транспорта. Это проявилось в масштабном физическом и моральном старении основных фондов железнодорожного транспорта, дефиците финансовых ресурсов, необходимых для поддержания и обновления отрасли, а также в снижении конкурентоспособности железных дорог по сравнению с другими видами транспорта в области грузовых и пассажирских перевозок.

В большинстве зарубежных стран железнодорожный транспорт столкнулся с этими же проблемами, и первым шагом по их решению стали структурные реформы, направленные на повышение его конкурентоспособности, внедрение инновационных технологий (высокоскоростные пассажирские перевозки, выделенные грузовые железнодорожные коридоры, развитие ускоренного движения контейнерных поездов, внедрение современного энергоэффективного подвижного состава).

В государствах ЕЭП структурное реформирование железных дорог еще далеко от завершения и протекает с разными скоростями, что пока не дает возможности сформировать общий конкурентный рынок операторских услуг в области пассажирских и грузовых перевозок на всем пространстве.

Основные направления развития железнодорожного транспорта в странах ЕЭП зафиксированы в целом ряде стратегических документов, принятых на национальном уровне (Государственная программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года, Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года и другие) и в рамках ЕЭП (Договор о Евразийском экономическом союзе, подписанный 29 мая 2014 года, и приложения к нему, проект Белой книги «Транспортная политика Единого экономического пространства на период до 2020 года: время

действий») и СНГ (Концепция стратегического развития железнодорожного транспорта государств – участников СНГ до 2020 года, одобренная в 2011-м решением глав правительств государств – участников СНГ).

В этих документах определены цели и задачи развития железнодорожного транспорта: модернизация инфраструктуры и устранение «узких мест» транспортной сети, увеличение объемов перевозок в соответствии с растущими потребностями граждан и экономики; расширение участия в международных перевозках за счет повышения конкурентоспособности на мировом рынке транспортных услуг.

В настоящем обзоре рассматривается современное состояние железнодорожных систем государств ЕЭП, анализируется выполняемая ими работа по перевозке пассажиров и грузов, характеризуется состояние рынка услуг железнодорожного транспорта в условиях структурного реформирования и роста конкуренции как с другими видами транспорта, так и внутри отрасли. В обзоре также рассматриваются вопросы формирования общего рынка транспортных услуг, единого транспортного пространства и развития сотрудничества в области железнодорожного транспорта в рамках ЕЭП с учетом создания Евразийского экономического союза (ЕАЭС).

1. Современное состояние систем железнодорожного транспорта в государствах – членах ЕЭП

1.1. Общая характеристика железнодорожного транспорта государств – членов ЕЭП.

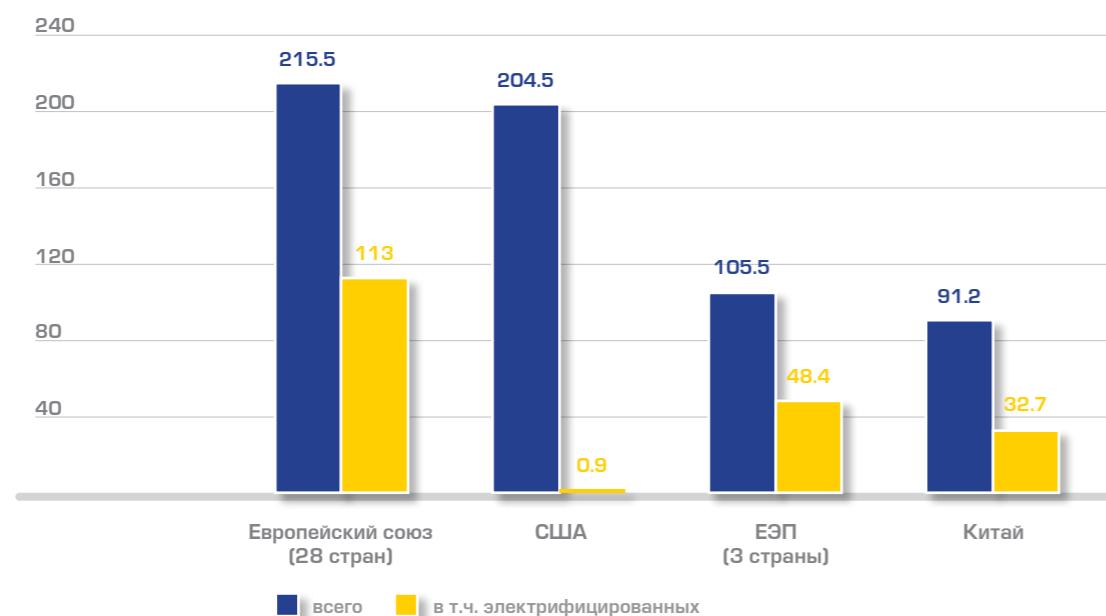
Основные показатели

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.

Рисунок 1.
Протяженность железнодорожных сетей отдельных стран и интеграционных объединений (тыс. км)

Источник: Евростат

Примечание: данные по США и Китаю за 2010 год, ЕС – 2011 год, ЕЭП – 2013 год



Железнодорожная система ЕЭП является третьей в мире по общей длине эксплуатационных путей и уступает по этому показателю лишь США и Европейскому союзу (ЕС) (см. Рисунок 1). По протяженности электрифицированных магистралей железные дороги государств ЕЭП занимают второе место после ЕС.

По состоянию на 2013 год протяженность эксплуатационных железнодорожных линий стран ЕЭП составляла 105.5 тыс. км. Уровень технической оснащенности железных дорог 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).

Таблица 1.
Протяженность эксплуатационных путей железных дорог общего пользования в государствах – членах ЕЭП (на начало года; км)

Источники:
Межгосударственный статистический комитет СНГ, ОСЖД

	2000	2007	2010	2013
Республика Беларусь				
– эксплуатационная длина	5494	5494	5511	5462
– из них электрифицированные линии	888	888	898	899
Республика Казахстан				
– эксплуатационная длина	13521	14205	15079	14759
– из них электрифицированные линии	3724	4144	4144	4170
Российская Федерация				
– эксплуатационная длина	86075	85155	85556	85248
– из них электрифицированные линии	41115	42911	44015	43306
В целом по ЕЭП				
– эксплуатационная длина	105090	104854	106146	105469
– из них электрифицированные линии	45727	47943	49057	48375

Густота сети железных дорог общего пользования на начало 2013 года в среднем по государствам ЕЭП составляла 5.3 км железных дорог на 1 тыс. км² территории, в РБ густота сети составляет 26.3 км, в РК – 5.4 км, в РФ – 5 км². Для сравнения: в США густота сети железных дорог составляет 23.34 км, в Китае – 9.48 км, а в ряде европейских стран (Бельгия, Германия, Чехия, Швейцария) превышает 100 км на 1 тыс. км².

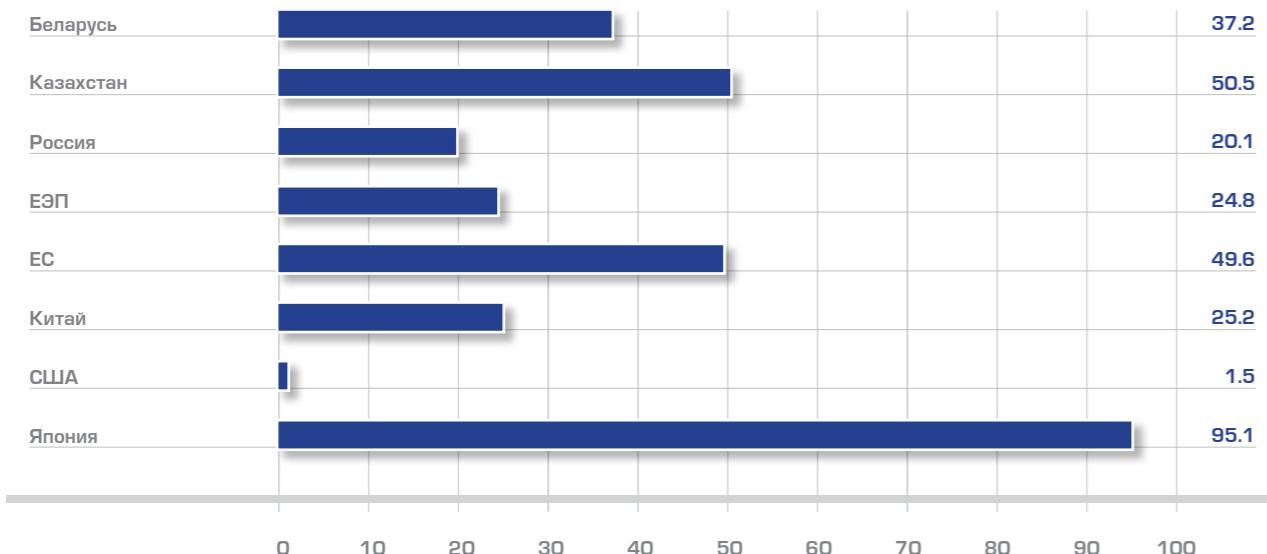
Железнодорожная система стран ЕЭП относится к смешанному типу в отличие от «легких» железных дорог, которые характеризуются невысокими значениями допустимой нагрузки на ось подвижного состава и выполняют преимущественно работу по перевозке пассажиров (железные дороги стран ЕС, Японии), и «тяжелых» железных дорог, рассчитанных на тяжеловесное грузовое движение (США, Канада, Австралия и другие).

Соотношение грузовой и пассажирской работы, иногда называемое «гуманитарностью транспортной системы», рассчитывается как удельный вес пассажирооборота в приведенном тонно-километраже³.

В целом по ЕЭП «гуманитарность» железнодорожного транспорта сопоставима с аналогичным показателем в Китайской Народной Республике (КНР), она выше, чем в Соединенных Штатах, но ниже, чем в ЕС и Японии. В то же время между государствами ЕЭП есть сущес-

² Источник: Межгосударственный статистический комитет СНГ.

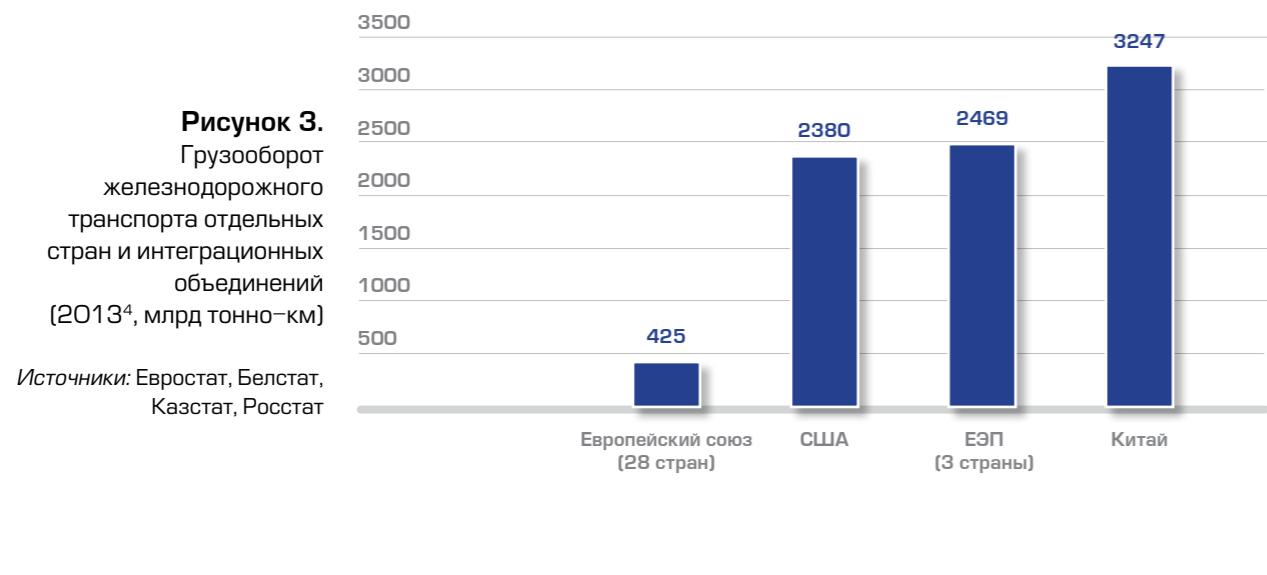
³ Приведенный тонно-километраж есть сумма грузооборота и пассажирооборота, пересчитанного в грузооборот с помощью коэффициента приведения. В настоящем обзоре используется коэффициент приведения Росстата, равный 1, то есть 1 пасс.-км приравнивается к 1 тонно-км.

**Рисунок 2.**

Удельный вес пассажирской работы в приведенном тонно-километраже железных дорог Республики Беларусь и Республики Казахстан существенно выше, чем в Российской Федерации и практически соответствует европейскому уровню (см. Рисунок 2). На российских железных дорогах показатель «гуманитарности» в последние годы имел тенденцию к снижению.

Таким образом, роль грузовых перевозок на железных дорогах стран ЕЭП в настоящее время весьма значительна. По оценкам Евростата, около 20% мирового грузооборота железнодорожного транспорта приходится на государства ЕЭП (см. Рисунок 3).

Источники: Евростат, Белстат, Казстат, Росстат



⁴ США – оценка за 2013 год, только по железным дорогам I класса, ЕС, Китай – оценка за 2013 год.

В рамках ЕЭП на долю железных дорог приходится более 43% суммарного грузооборота всех видов транспорта общего пользования, причем наиболее значительным является их участие в грузообороте транспортной системы Республики Казахстан (см. Таблицу 2, Рисунок 4).

Около 89% грузооборота железнодорожного транспорта государств ЕЭП приходится на российские железные дороги. За период 2007–2013 годов грузооборот железнодорожного транспорта в рамках ЕЭП вырос на 5.5%, однако с 2013-го во всех трех странах имеет место снижение этого показателя, что стало следствием торможения роста экономики и спада объемов промышленного производства в России в 2013–2014 годах.

Таблица 2.

Динамика грузооборота железнодорожного транспорта государств – членов ЕЭП (2007–2013, млрд тонно-км)

Источники: Белстат, Казстат, Росстат

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Республика Беларусь	47.9	49	42.7	46.2	49.4	48.4	43.8
Республика Казахстан	200.8	214.9	197.5	213.2	223.6	235.9	229.1
Российская Федерация	2090	2116	1865	2011	2128	2222	2195.8
ЕЭП	2338.7	2379.9	2105.2	2270.4	2401	2506.3	2468.7

**Рисунок 4.**

Удельный вес железнодорожного транспорта в грузообороте всех видов транспорта общего пользования государств – членов ЕЭП (2013, %)

Источники: Белстат, Казстат, Росстат

В отличие от грузооборота, объемы перевозок грузов по железным дорогам стран ЕЭП за 2007–2013 годы сократились (на 4.4%), составив в 2013-м 1.67 млрд тонн (см. Таблицу 3). В то же время в Казахстане за последние семь лет произошел значительный прирост объемов железнодорожных перевозок грузов (на 12.3%).

Немаловажным фактором, способствовавшим приросту грузооборота железных дорог в ЕЭП, было увеличение средней дальности перевозки одной тонны груза в РК и РФ (см. Рисунок 5).

Таблица 3.

Динамика объемов грузовых железнодорожных перевозок в государствах – членах ЕЭП (2007–2013, млн тонн)

Источники: Белстат, Казстат, Росстат

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Республика Беларусь	141	147	134	140	153	154	140
Республика Казахстан	261	269	248	268	280	295	293
Российская Федерация	1345	1304	1109	1312	1382	1273	1237
ЕЭП	1747	1720	1491	1720	1815	1722	1670

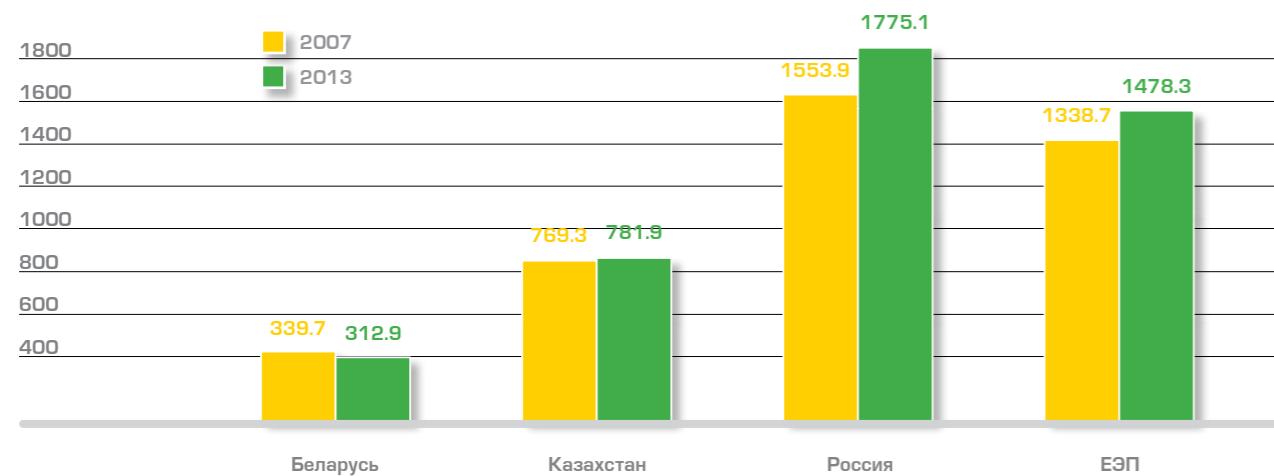


Рисунок 5. 1.2. Динамика и структура грузовых железнодорожных перевозок в рамках Единого экономического пространства

Средняя дальность перевозки одной тонны груза железнодорожным транспортом государств – членов ЕЭП (2007 и 2013, км)

Источники: Белстат, Казстат, Росстат

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Перевозки экспортных грузов							
Республика Беларусь	35	33.5	30	29.7	40.5	42.7	45.5
Республика Казахстан	94.8	108.6	90.3	97.2	98.2	100.5	103.5
Российская Федерация	488	463.1	368.5	385.5	398.6	418.1	405.6
ЕЭП	617.8	605.2	488.8	512.4	537.3	561.3	554.6
Перевозки импортных грузов							
Республика Беларусь	14	15.2	12.6	15.1	17	19.7	18.6
Республика Казахстан	15.1	23.4	14.7	17	23.8	28.9	27.7
Российская Федерация	109.6	113.4	77.5	98.7	112.1	119.5	121.8
ЕЭП	138.6	152	104.8	130.8	152.9	168	168.2
Перевозки транзитных грузов							
Республика Беларусь	49.4	50.6	43.4	45.6	50.4	45.5	46.9
Республика Казахстан	13	12.7	12.6	21.9	32.7	40.2	42
Российская Федерация	39.8	37.8	22.5	27.7	30.2	34.1	35.5
ЕЭП	102.2	101.1	78.5	95.2	113.3	119.8	124.3
ИТОГО: объем международных перевозок грузов							
Республика Беларусь	98.3	99.3	86	90.4	107.9	107.9	111
Республика Казахстан	122.9	144.7	117.7	136.1	154.7	169.6	173.3
Российская Федерация	637.4	614.3	468.5	511.9	540.9	571.7	562.9
ЕЭП	858.6	858.3	672.2	738.4	803.5	849.2	847.1

Таблица 4.

Динамика объемов грузовых железнодорожных перевозок в международном сообщении в государствах – членах ЕЭП (2007–2013, млн тонн)

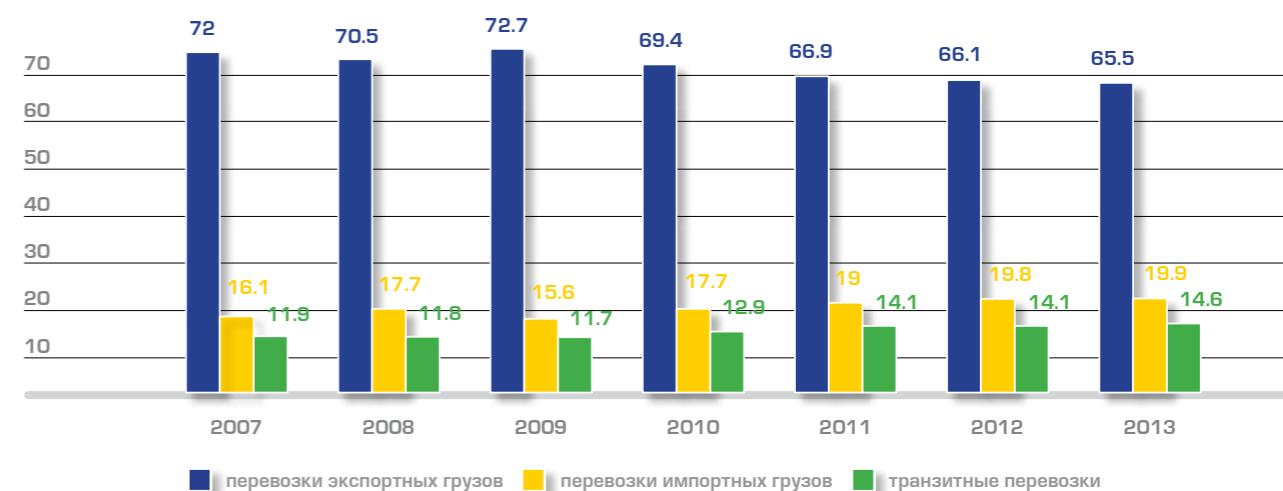
Источник: ОСЖД

Перевозки экспортных грузов в целом по ЕЭП за рассматриваемый период сократились на 10.9% (за счет Российской Федерации), объемы импортных и транзитных перевозок, наоборот, увеличились соответственно на 21.3 и 21.7%.

Международные железнодорожные перевозки грузов во всех трех государствах ЕЭП не сбалансированы по направлениям – объемы экспортных перевозок кратно превосходят объемы импортных перевозок (см. Рисунок 6). Удельный вес экспортных перевозок сокращался, особенно интенсивно с 2009 по 2013 год (с 72.7 до 65.6%), за счет физического сокращения объемов экспорта по российским железным дорогам, переключения части нефтяного грузопотока в Китай и дальневосточные порты на трубопроводный транспорт (трубопровод Восточная Сибирь – Тихий океан), а также появления «узких мест» на сети, что вело к возникновению феномена «недовывоза» 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).

Рисунок 6.
Удельный вес экспортных, импортных и транзитных грузов в общем объеме международных железнодорожных перевозок государств – членов ЕЭП (2007–2013, %)

Источник: ОСЖД



Примерно пятая часть от общего объема международных железнодорожных перевозок членов ЕЭП приходится на экспортно-импортные перевозки между Россией и Беларусью, с одной стороны, и Россией и Казахстаном, с другой.

Взаимный грузообмен между Россией и другими государствами ЕЭП железнодорожным транспортом с учетом транзита увеличился с 2008 года на 11.8% и составил в 2013-м 155.3 млн тонн (см. Таблицы 5–7). При этом объем вывозимых из РФ грузов в страны ЕЭП за этот период увеличился на 13.2%, а ввозимых – на 11.8%.

Объем железнодорожных перевозок грузов между Российской Федерацией и Республикой Беларусь в 2008–2013 годах увеличился на 21.4%, в том числе в направлении из Российской Федерации в Республику Беларусь – на 8.9%, в обратном направлении – в 2.2 раза.

Удельный вес грузообмена РФ с РБ и РК за период 2008–2013 годов вырос на 5%. При этом удельный вес взаимного российско-белорусского грузообмена в общем объеме международных железнодорожных перевозок грузов Российской Федерации в 2013 году составил 9.5%, а в общем объеме международных железнодорожных перевозок Республики Беларусь – 48% (сократился по сравнению с 2008-м на 5.6%).

В товарной структуре железнодорожных перевозок между Россией и Беларусью (см. Рисунок 9) наибольший удельный вес занимают топливно-энергетические товары (33.2%) и строительные грузы (26%).

	2008	2009	2010	2011	2012	2013 оценка
Из Российской Федерации:						
– в Республику Беларусь	38751	37651	35747	43663	43901	42200
– в Республику Казахстан	21429	20296	22527	24500	26719	25920
Всего из Российской Федерации	60180	57947	58274	68163	70620	68120
В Российскую Федерацию:						
– из Республики Беларусь	5140	4403	6770	8791	10658	11100
– из Республики Казахстан	73648	70500	72232	76179	74604	76100
Всего в Российскую Федерацию	78788	74903	79002	84970	85262	87200
Всего между Российской Федерацией:						
– и Республикой Беларусь	43891	42054	42517	52454	54559	53300
– и Республикой Казахстан	95077	90796	94759	100679	101323	102020
ИТОГО	138968	132850	137276	153133	155882	155320

Таблица 5.

Объемы перевозок грузов между государствами – членами ЕЭП железнодорожным транспортом (2008–2013, тыс. тонн)

Источники: ОСЖД

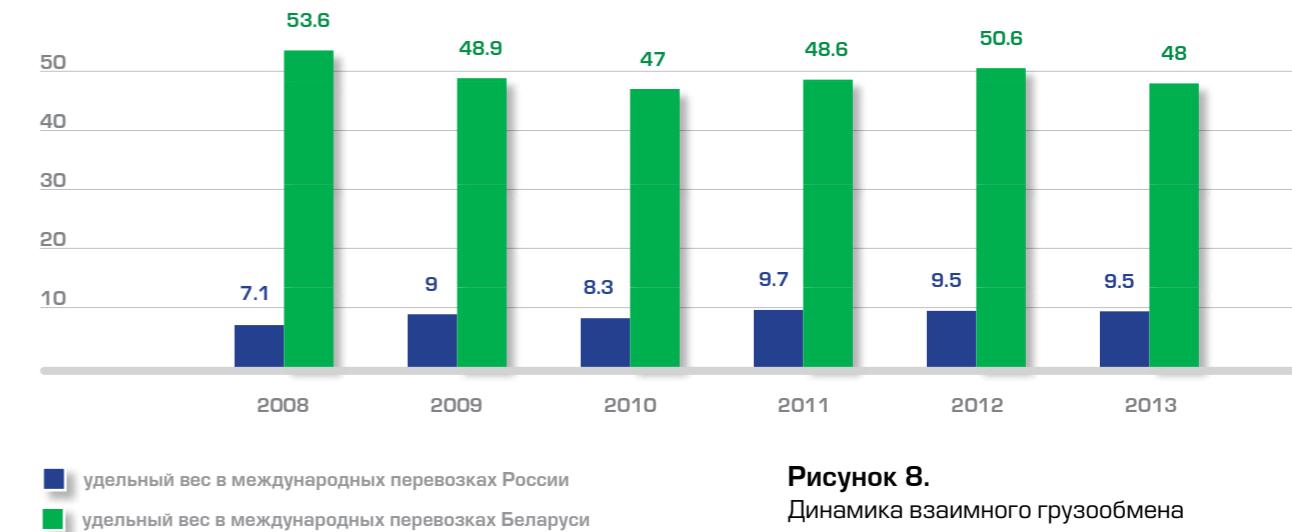
Рисунок 7.

В структуре российских экспортных перевозок в Республику Беларусь превалируют сырая нефть, нефтепродукты, природный газ, черные металлы.

При этом примерно половина от общего объема грузов, перевозимых из России в Беларусь, следует через пограничную станцию Рудня (см. Рисунок 10).

Из РБ в РФ железнодорожным транспортом вывозятся в основном продовольственные товары, грузовые автомобили, трактора, мебель, части для автомобилей. Основной поток грузов (60.5%) проходит через пограничный железнодорожный переход Красное (см. Рисунок 11).

Объем взаимных железнодорожных перевозок грузов между Российской Федерацией и Республикой Казахстан за 2008–2013 годы возрос на 7.3% и составил в 2013-м 102.2 млн тонн, в том числе в направлении из РФ в РК – на 21.8%, из РК в РФ – на 3.3%.

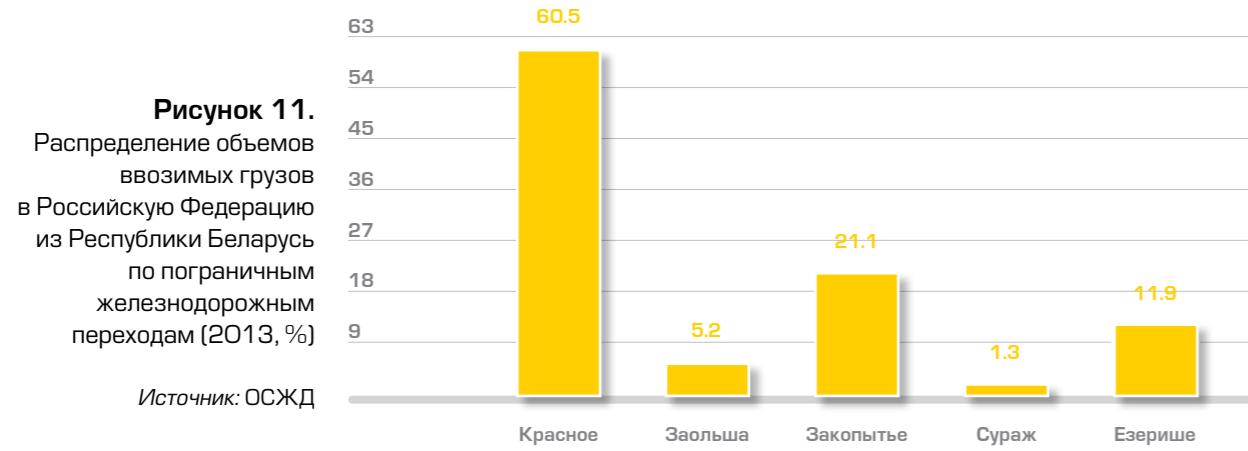
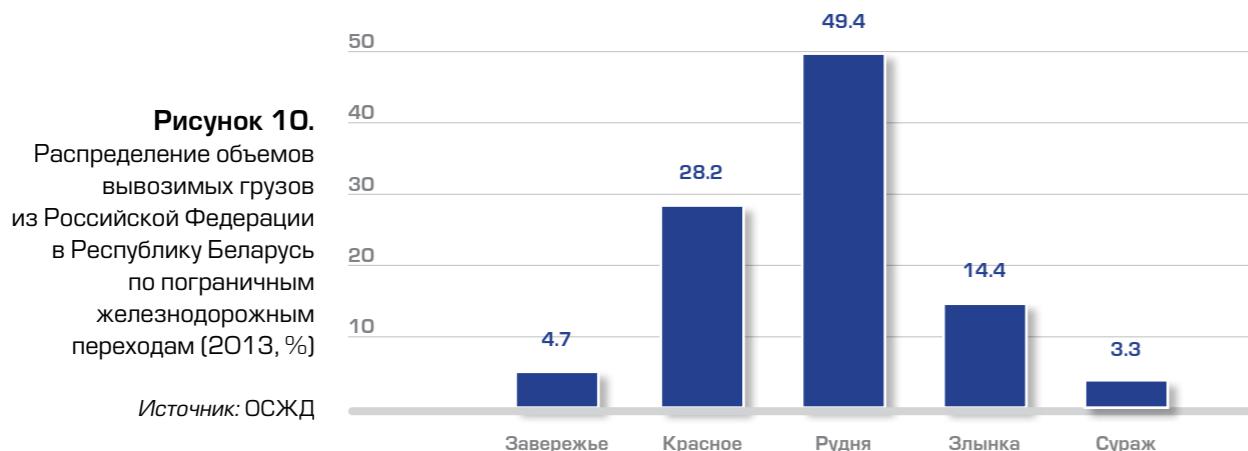
**Рисунок 8.**

Динамика взаимного грузообмена Российской Федерации и Республики Беларусь в общем объеме международных железнодорожных перевозок грузов двух стран (2008–2013, %)

Источник: ОСЖД

**Рисунок 9.**

Номенклатура перевозимых грузов железнодорожным транспортом между Российской Федерацией и Республикой Беларусь (2013, %)



Удельный вес взаимного российско–казахстанского грузообмена в общем объеме международных железнодорожных перевозок грузов Российской Федерации в 2013 году возрос по сравнению с 2008–м и составил 18.1%, а в общем объеме международных железнодорожных перевозок Республики Казахстан – 58.9% (сократился по сравнению с 2008 годом на 6.8%).

Наибольший удельный вес в железнодорожных грузовых перевозках между этими странами занимают топливно–энергетические товары и минеральные продукты – 61.5% и 17% соответственно (см. Рисунок 13).

Основу российских экспортных грузопотоков в Казахстан составляют нефтяные, минерально–строительные материалы и черные металлы. В менее значительных объемах осуществляются перевозки кокса, лесных грузов, а также угля, удобрений, хлебных и рудных грузов, доля каждого из которых в структуре экспортного грузопотока составляет порядка 2%.

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 РК.

Практически весь объем угля, ввозимого в Россию из Казахстана, формируют угли Экибастузского бассейна. Их крупнейшими российскими регионами–потребителями являются Свердловская, Челябинская и Омская области, на долю которых приходится около 95% от общего объема угля, ввозимого из РК в РФ.



Рисунок 12.
Динамика взаимного грузообмена Российской Федерации и Республики Казахстан в общем объеме международных железнодорожных перевозок грузов двух стран (2008–2013, %)

Источник: ОСЖД

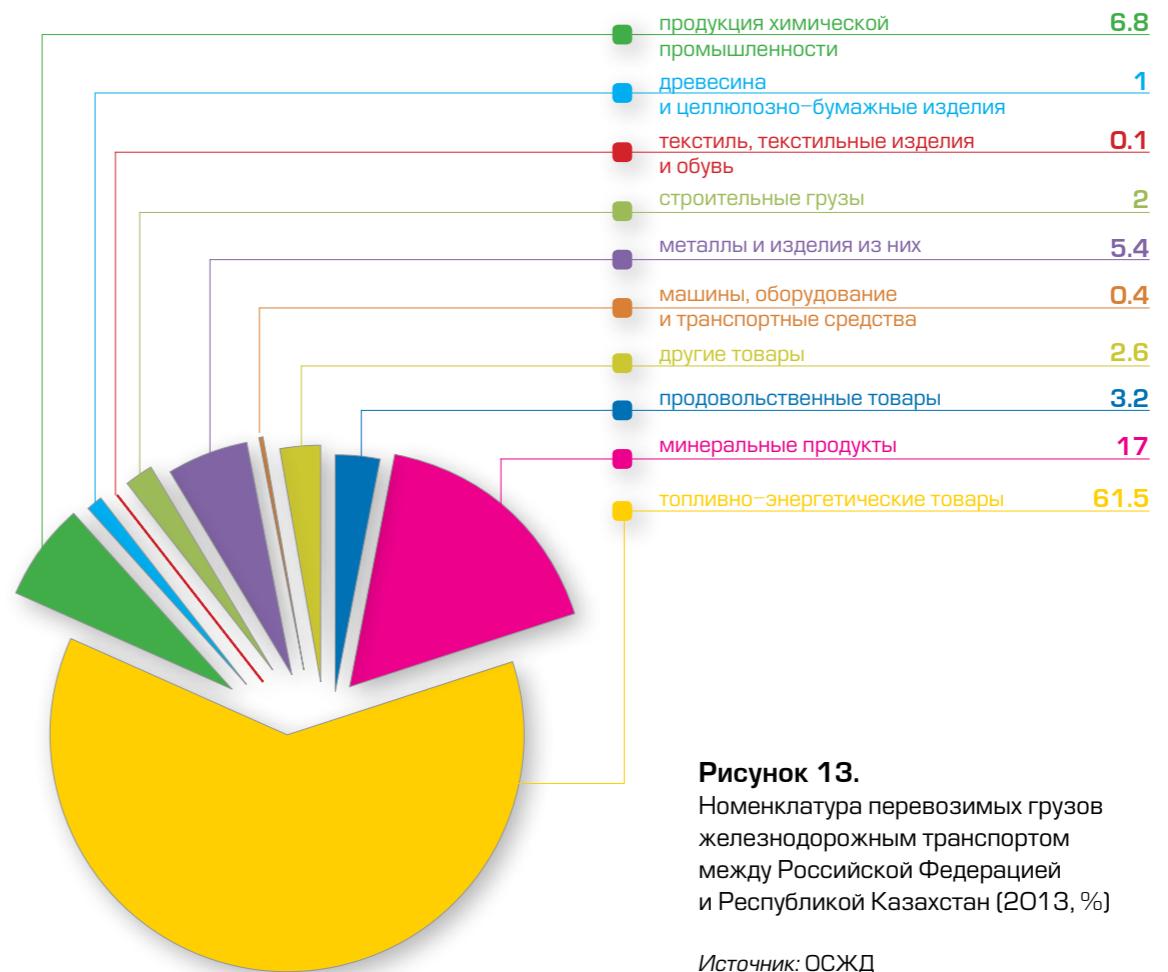
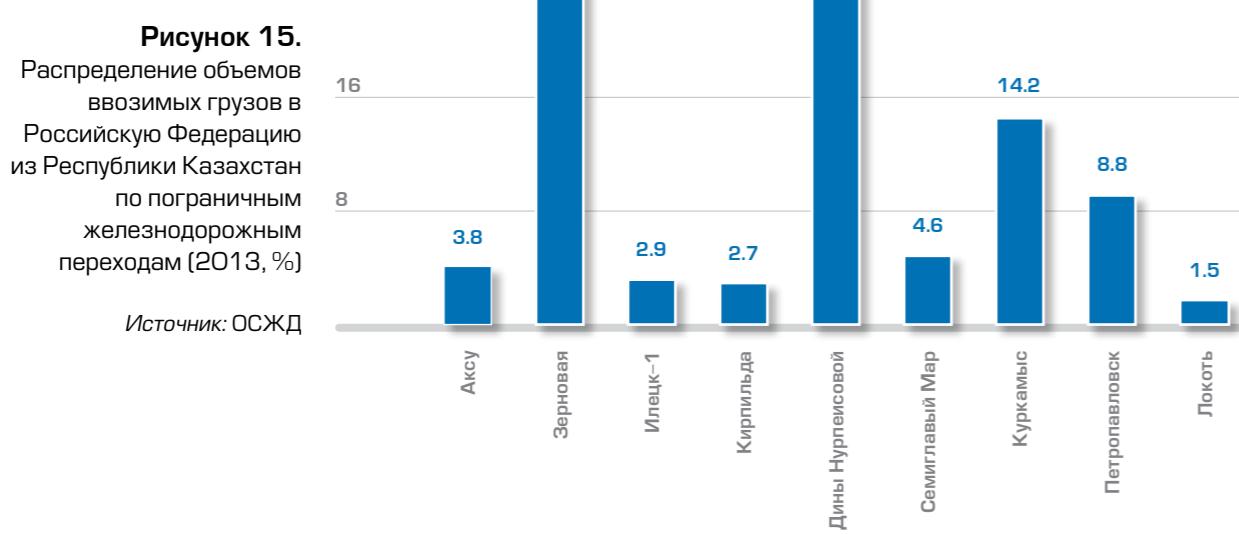
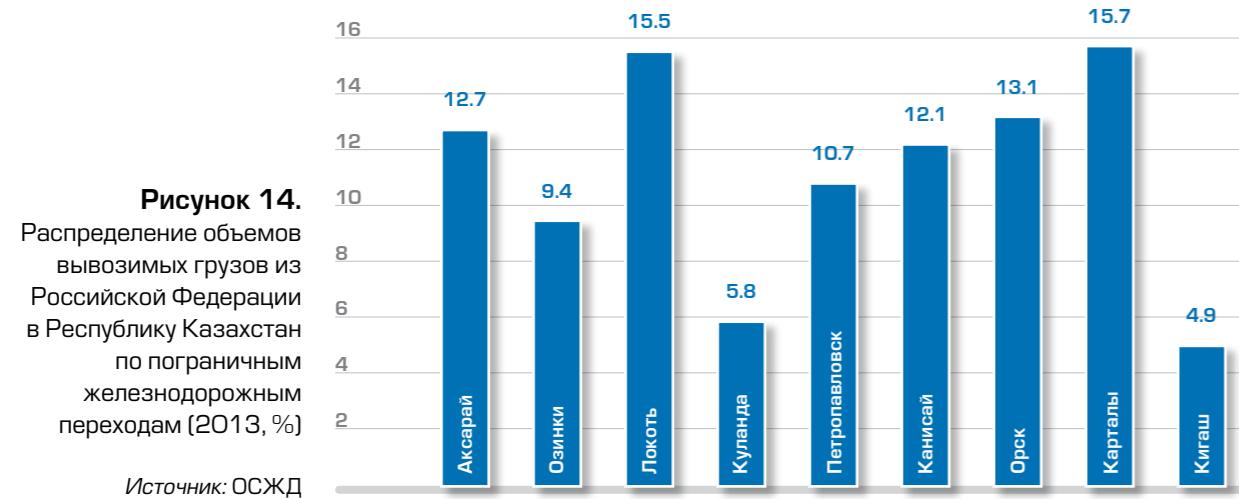


Рисунок 13.
Номенклатура перевозимых грузов железнодорожным транспортом между Российской Федерацией и Республикой Казахстан (2013, %)

Источник: ОСЖД



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.

Менее значителен удельный вес хлебных грузов, грузов группы «прочие», черных металлов и строительных материалов, а также нефтяных грузов, удобрений и кокса, на долю которых приходится менее 1% от общего объема перевозок грузов из Республики Казахстан в Российскую Федерацию.

Около трети объема российских экспортных грузов в РК перевозилось через железнодорожные пограничные пункты Локоть и Карталы (см. Рисунок 13).

Наиболее значительные потоки казахстанских грузов в Россию проходят (см. Рисунок 15) через железнодорожные пункты пропуска Зерновая (30.5%) на линии, связывающей Костанайскую область с регионом Южного Урала в России, и Транссибирской магистралью и

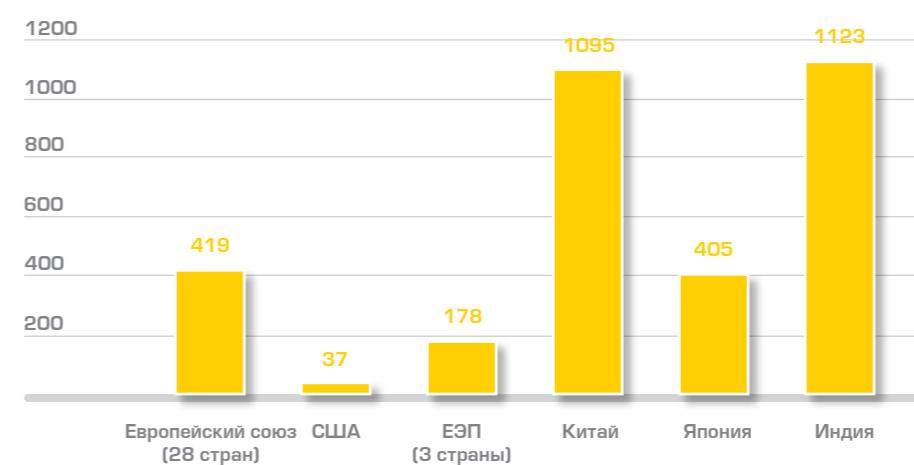
новый экспортный пункт пропуска Дины Нурпесовой (31%), который после модернизации обслуживает по кратчайшему маршруту грузопотоки из Западного Казахстана в Россию и на Украину.

1.3. Пассажирские железнодорожные перевозки в государствах – членах Единого экономического пространства

Железные дороги республик ЕЭП играют важную роль в осуществлении пассажирских перевозок. По состоянию на 2013 год по величине пассажирооборота они уступали только железнодорожным Китаю, Японии и Индии, традиционно осуществляющим колossalный объем пассажирских перевозок, а также железнодорожному транспорту Европейского союза (см. Рисунок 16).

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 (см. Таблицу 6). Сокращение пассажирских железнодорожных перевозок происходило за счет Российской Федерации, где спад за указанный период составил 16% (с 1.28 млрд в 2007 году до 1.08 млрд человек в 2013-м).

В других государствах ЕЭП отмечен рост пассажирских железнодорожных перевозок, который наиболее устойчивым был в Казахстане (на 44.8% с 18.1 млн в 2007 году до 26.2 млн человек в 2013-м).



Примечание: данные по железным дорогам США и Японии – оценка на основе фактических данных за 2011–2012 годы, по железным дорогам Индии данные за финансовый 2012–2013 год

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Республика Беларусь	92.6	88	83.5	83.6	89	100.5	100.5
Республика Казахстан	18.1	17.7	18.6	19.6	20.5	24.4	26.2
Российская Федерация	1282	1296	1137	947	993	1058.5	1079.6
ЕЭП	1392.7	1401.7	1239.1	1050.2	1102.5	1183.4	1206.3

Таблица 6.

Динамика объемов пассажирских железнодорожных перевозок в государствах – членах ЕЭП (2007–2013, млн человек)

Источники: Белстат, Казстат, Росстат

Существенное снижение объемов отправления пассажиров железнодорожным транспортом в России было вызвано переключениями пассажиропотоков в пользу гражданской авиации в дальнем сообщении и в пользу автобусного транспорта в пригородном и местном сообщениях (см. Рисунок 17).

Аналогичные переключения пассажиропотоков с железнодорожного транспорта на другие виды транспорта общего пользования имели место во многих странах мира. Например, в Евросоюзе прирост объемов пассажирских перевозок и пассажирооборота железнодорожного транспорта осуществляется в основном за счет развития высокоскоростного движения. В частности, по данным Евростата, с 1995 по 2011 год пассажирооборот железных дорог стран – членов ЕС увеличился с 351 до 407 млрд пассажиро-километров (пасс.-км), а в 2013-м оценивается на уровне 419 млрд пасс.-км. Статистика также свидетельствует об опережающих темпах прироста числа перевезенных пассажиров на высокоскоростных магистралях (ВСМ) Японии и Китая по сравнению с традиционными железнодорожными линиями.

Тем не менее ежедневно в странах ЕЭП по железной дороге отправляется свыше 3.1 млн человек. Пассажирооборот железнодорожного транспорта в них сократился за период 2007–2013 годов на 15.1%, также в основном за счет России, и составил 177.5 млрд пасс.-км. Свыше 82% пассажирооборота железнодорожного транспорта государств – членов ЕЭП приходится на РФ (см. Таблицу 7).

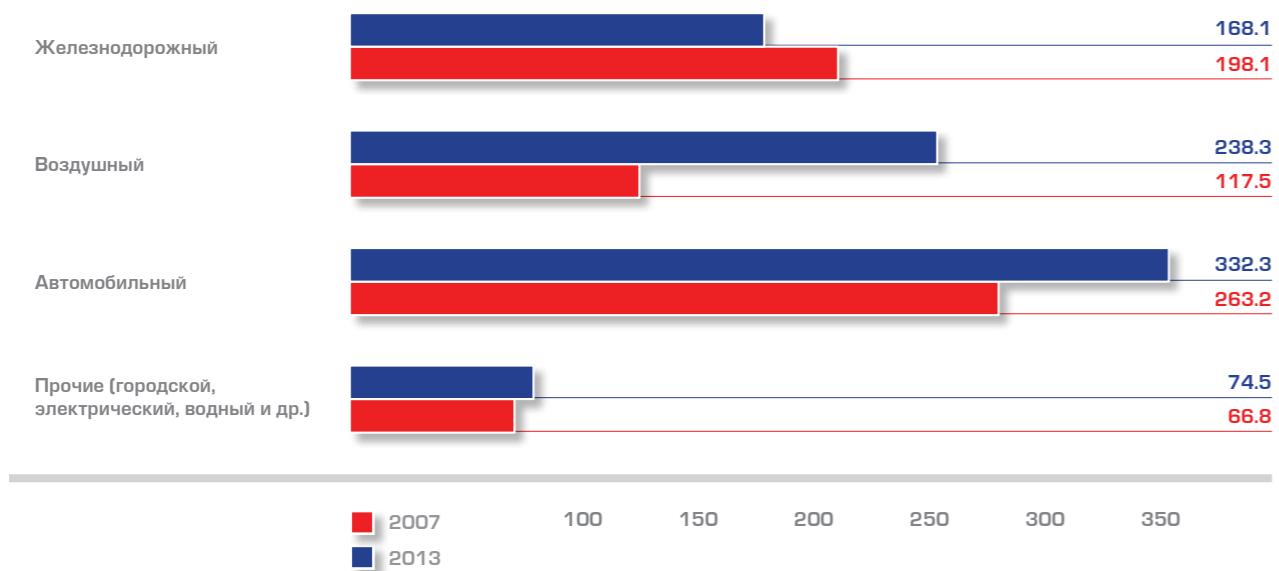


Рисунок 17.
Пассажирооборот ЕЭП
по видам транспорта
(2007 и 2013,
млрд пасс.-км)

Источники: Белстат, Казстат,
Росстат

Средняя дальность перевозки одного пассажира составила в 2013 году в среднем по ЕЭП 147.8 км, однако сильно варьируется по странам. Она ниже в Беларуси и России, где существенен удельный вес коротких пригородных перевозок (соответственно 89.6 и 137 км), и довольно высока в Казахстане (786.3 км) в силу большого удельного веса перевозок на средние и дальние расстояния (см. Рисунок 18).

Несмотря на снижение удельного веса железных дорог в суммарном пассажирообороте всех видов транспорта общего пользования членов ЕЭП в 2013 году по сравнению с 2007-м, в отдельных государствах, в частности в Беларуси, роль железных дорог в совокупной транспортной работе страны остается весьма существенной – каждый третий пассажиро-километр осуществляется железнодорожным транспортом (см. Рисунок 19).

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



Таблица 7.
Динамика
пассажирооборота
железнодорожного
транспорта государств –
членов ЕЭП (2007–2013,
млрд пасс.-км)

Источники: Белстат, Казстат,
Росстат

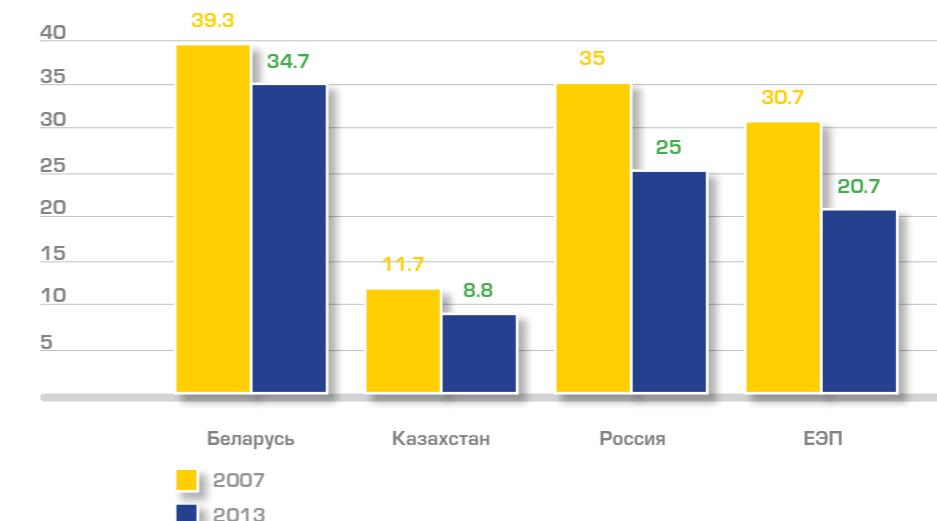


Рисунок 19.
Удельный вес
железнодорожного
транспорта
в пассажирообороте всех
видов транспорта общего
пользования государств –
членов ЕЭП
(2007 и 2013, %)

Источники: Белстат, Казстат,
Росстат

На корреспонденции между пунктами, расположенными внутри ЕЭП, приходится примерно 18% от общего объема международных железнодорожных перевозок пассажиров государств ЕЭП. При этом три четверти всего объема международных перевозок внутри ЕЭП приходится на корреспонденции между Россией и Беларусью. Объем перевозок между Беларусью и Казахстаном, несмотря на введенный 27 мая 2012 года в обращение поезд Минск – Алматы, остается незначительным.

Объем перевозок пассажиров в международном сообщении в целом по ЕЭП в 2013 году составил 31.4 млн человек, это примерно 2.8% от общего объема железнодорожных пассажирских перевозок. По сравнению с 2007-м перевозки пассажиров в международном сообщении увеличились на 2.2%, в том числе в РК – на 14.7%, РФ – на 9.9%, в РБ объем международных перевозок пассажиров железнодорожным транспортом уменьшился на 18.3% (см. Рисунок 20).

За 2007–2013 годы 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 8). Максимальные объемы международных железнодорожных перевозок внутри ЕЭП достигались в 2008 году.



Рисунок 20.
Динамика международных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом в государствах – членах ЕЭП (2007–2013, млн человек)

Источники: ОСЖД, ОАО «ФПК», АО «КТЖ»

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013 оценка
Междуреспубликанские перевозки							
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
Междуреспубликанские перевозки							
Между Республикой Беларусь и Республикой Казахстан	1	2	1	1	1	6	3
Всего внутри ЕЭП	4888	6482	5431	5470	5311	5379	5423

Таблица 8.
Динамика международных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом между государствами – членами ЕЭП (2007–2013, тыс. человек)

Источник: ОСЖД

Начавшаяся в 2008 году оструя фаза глобального экономического кризиса, основной удар которой по экономикам государств ЕЭП, в первую очередь Российской Федерации, пришелся на 2009–й, привела к снижению реальных располагаемых доходов населения и его спроса на поездки, особенно в дальнем сообщении. Однако в период восстановления спроса на пассажирские перевозки благодаря возросшей конкуренции и сокращению издержек значительную часть пассажиропотоков в межгосударственном сообщении взяла на себя гражданская авиация. Указанное 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. Указанные процессы еще больше 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.

1.4. Структурные реформы железнодорожного транспорта

На функционирование рынка пассажирских и грузовых железнодорожных перевозок в ЕЭП в настоящее время существенно влияют процессы структурного реформирования железнодорожного транспорта. Они же будут сказываться в ближайшей перспективе. Радикальные преобразования стали происходить на рубеже XX и XXI веков и были обусловлены тем, что, несмотря на рост спроса на транспортные услуги, железные дороги многих стран не могли в полной мере качественно удовлетворить потребности в перевозках и оказались неподготовленными к острой конкуренции с другими видами транспорта, прежде всего автомобильным. Следствием стала потеря объемов перевозок, в первую очередь дорогостоящих грузов, а также доходов, снижение эффективности железных дорог, вынужденный рост их государственной поддержки. Аналогичные тенденции наблюдались и в сфере пассажирских перевозок, как было показано в предыдущем разделе.

В большинстве стран возросшая конкуренция носила объективный характер, принося выгоду более эффективным видам транспорта, обеспечивающим более высокое качество перевозок и обслуживания пассажиров и грузовладельцев. Однако переключения грузо- и пассажиропотоков привели, особенно в 70-е и 80-е годы XX века, к ряду негативных последствий, прежде всего усилению загруженности автомагистралей и крупнейших аэропортов, увеличению негативных последствий для окружающей среды. Важным элементом транспортной политики на данном этапе во многих странах стала необходимость коренных изменений на железнодорожном транспорте с целью повышения его эффективности и сохранения лидирующих позиций на рынке транспортных услуг.

Таким образом, главной целью начатых реформ железнодорожного транспорта стало повышение уровня внутриотраслевой конкуренции, а также повышение конкурентоспособности железнодорожных перевозок на рынке транспортных услуг. Эти цели достигались путем либерализации доступа к железнодорожной инфраструктуре и обеспечения режима недискриминации для компаний – операторов пассажирских и грузовых перевозок.

Транспортная политика и реформы, направленные на повышение конкурентоспособности железных дорог, реализовывались в разных регионах мира по-разному, в зависимости от исторических предпосылок, географических особенностей, сложившейся структуры перевозок, соотношения грузовой и пассажирской работы и другого.

В частности, в США, где железнодорожный транспорт изначально формировался как рынок независимых вертикально-интегрированных частных компаний, повышение уровня конкуренции было достигнуто прежде всего за счет либерализации тарифной политики и разрешения использования перевозчиками индивидуальных договорных тарифов. При этом вопрос либерализации доступа к инфраструктуре и установления таких правил не был сколько-нибудь актуальным, потому что взаимное использование перевозчиками инфраструктуры друг друга практикуется в США уже очень давно.

В Евросоюзе исторически имела место иная ситуация. До конца 80-х годов XX века в каждой стране ЕС действовали национальные государственные унитарные железнодорожные предприятия, которые монопольно эксплуатировали в пределах страны инфраструктуру и владели собственным подвижным составом.

Основной принцип реформирования железных дорог ЕС основывался на разделении инфраструктуры и перевозочной деятельности. При этом инфраструктура сохранялась в собственности государства либо компаний, регулируемых государством. 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 пассажиро- и грузопотоков.

Процессы структурного реформирования железнодорожного транспорта, направленные на разделение функций государственного управления и организации хозяйственной деятельности на железнодорожном транспорте, выделение из монопольной структуры конкурентных видов деятельности, в том числе независимых грузовых и пассажирских компаний-операторов и пользователей подвижного состава, активно осуществляются в Российской Федерации и Республике Казахстан. В **Республике Казахстан** создание республиканского государственного предприятия «Қазақстан темір жолы» произошло в 1997 году⁵ с последующим переводом его в 2002-м в акционерную форму собственности⁶. 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-м⁷. Однако первые компании – операторы грузовых перевозок появились даже ранее этого срока: в 1998 году возникла первая коммерческая структура, занимавшаяся контролем экспортных железнодорожных перевозок нефтепродуктов. Но старт развитию рынка операторских услуг дало принятие 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 РБ 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.

Объективными предпосылками к разделению функций эксплуатации инфраструктуры и перевозок в Российской Федерации являются следующие факторы:

- существует единственный владелец магистральной инфраструктуры – ОАО «РЖД»;

- эксплуатация (пусть и в ограниченных масштабах) самостоятельных поездных формирований осуществляется независимыми владельцами вагонного парка;
- существование сотен держателей лицензий железнодорожного перевозчика, которые юридически имеют право на использование «чужой» инфраструктуры;
- выделение пассажирских перевозок в самостоятельный бизнес-сегмент.

В отрасли, имеющей в своем составе безальтернативные и неделимые инфраструктурные объекты (в первую очередь путевое хозяйство), необходимо наличие особых институциональных условий, обеспечивающих одинаковый доступ к инфраструктуре и услугам, производимых в ситуации монополии.

Принятые правительством РФ решения, направленные на упорядочение доступа к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования, не смогли полностью реализовать принципы недискриминационного доступа к инфраструктуре из-за динамично меняющихся экономических условий и организационно-структурных изменений в отрасли. Учитывая, что в ходе реформ ОАО «РЖД» будет постепенно приближаться к модели «инфраструктурной компании», формирование условий недискриминационного доступа к инфраструктуре для независимых операторов становится все более актуальным.

С учетом изложенного предлагаем более внимательно рассмотреть особенности функционирования и развития инфраструктуры железных дорог и вопросы конкуренции между железнодорожным и автомобильным видами транспорта в следующей главе, а функционирование рынков пассажирских и грузовых перевозок – соответственно в главах 3 и 4. В главе 5 рассматриваются возможные направления согласованной транспортной политики с учетом особенностей реформирования железнодорожного транспорта в государствах – членах ЕЭП.

⁵ Постановление правительства Республики Казахстан от 31 января 1997 года №129 «О реорганизации предприятий железных дорог Республики Казахстан».

⁶ Постановлением правительства Республики Казахстан от 15 марта 2002 года №310 «О создании закрытого акционерного общества «Национальная компания «Казахстан темир жолы» образовано закрытое акционерное общество «Национальная компания «Казахстан темир жолы» путем слияния Республиканского государственного предприятия «Казахстан темир 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 «Қазақстан темір жолы».

⁷ 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).

2. Конкуренция на железнодорожном транспорте и транспортная политика

2.1. Основные формы конкуренции на железнодорожном транспорте государств – членов ЕЭП

Как отмечалось в предыдущей главе, снижение конкурентоспособности железнодорожного транспорта как в сфере пассажирских, так и грузовых перевозок послужило причиной запуска процессов реформирования железных дорог во многих странах мира, в том числе в государствах ЕЭП.

В настоящее время в Евразии существуют три формы конкуренции в сфере железнодорожных перевозок пассажиров и грузов, первые две могут быть отнесены к внутривидовой, а третья – к межвидовой конкуренции.

1. Конкуренция между операторами пассажирских и грузовых железнодорожных перевозок – внутренний вид конкуренции, появившийся в результате проведения структурных реформ. Данный вид конкуренции проявляется в особенностях функционирования рынка операторских компаний.
2. Конкуренция инфраструктур – проявляется в борьбе стран или групп стран за привлечение пассажиро- и/или грузопотоков на железнодорожные маршруты / коридоры, проходящие по их территории. Применительно к пассажирам речь идет о конкуренции между обычными железными дорогами и высокоскоростными магистралями. Данный вид конкуренции находит свое проявление в государственных приоритетах развития международных транспортных коридоров (МТК) и железнодорожных маршрутов, обеспечивающих евроазиатские транспортные связи, а также реализации транзитного потенциала государств ЕЭП. Национальные приоритеты развития скоростного и высокоскоростного движения в последние годы также выходят на первый план в рамках национальных транспортных стратегий стран ЕЭП.
3. Конкуренция между железнодорожным и автомобильным транспортом в сфере перевозок грузов, а также между железнодорожным, авиационным и автомобильным – в сфере перевозок пассажиров. Вопросы рационального распределения перевозок пассажиров и грузов между видами транспорта («политика переключений») в последние годы также вошли в число ключевых аспектов национальных транспортных стратегий ввиду масштабной автомобилизации и возникновения «узких мест» на транспортных коммуникациях.

2.2. Основные транспортные маршруты и конкуренция между ними

Конкуренция железнодорожных маршрутов при перевозках грузов на дальние расстояния в регионе Евразии главным образом имеет место в направлениях восток – запад и север – юг. В частности, актуальность данного вопроса повысилась после ввода в действие в 2013 году железнодорожной линии Узень – Кызылкияк – Берекет – Этрек между Казахстаном и Туркменистаном с последующим выходом на железнодорожную сеть Исламской Респу-

блики Иран. Зачастую конкуренция железнодорожных маршрутов носит геополитический характер. Ниже рассмотрены основные железнодорожные маршруты, связывающие государства – члены ЕЭП между собой, со странами Европы и Азии, а также приводится краткая характеристика международных проектов и программ, направленных на развитие евроазиатских транспортных связей.

Значительная часть взаимных железнодорожных перевозок грузов исторически осуществляется по определенным железнодорожным маршрутам, связывающим страны ЕЭП и имеющим относительно высокую техническую оснащенность. Они входят в международные транспортные сети и обеспечивают внешнюю торговлю, а также транзитные евроазиатские связи по территории ЕЭП.

Работа по определению и анализу данных маршрутов осуществлялась первоначально в рамках Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС) при участии Евразийского банка развития (ЕАБР).

В частности, 18 апреля 2007 года решением №331 Межгосударственного совета ЕврАзЭС (на уровне глав правительства) был утвержден «Перечень транспортных маршрутов ЕврАзЭС», в который вошли пять железнодорожных маршрутов, совпадающих с евроазиатскими коридорами ОСЖД, а также два смешанных (мультимодальных) маршрута «Север – Юг» и Паньевропейский транспортный коридор №2, включающие как автодорожную, так и железнодорожную составляющие.

В 2010–2011 годах при финансовом и техническом содействии ЕАБР был разработан «Комплексный план развития инфраструктуры автомобильных и железнодорожных, включенных в Перечень транспортных маршрутов ЕврАзЭС». Целью комплексного плана стало формирование приоритетов технического перевооружения транспортных систем государств ЕврАзЭС в целях повышения их транспортного и транзитного потенциала. С целью рационализации и повышения качества товародвижения на территории Сообщества в комплексный план были также включены проекты развития сети международных логистических центров.

Общее количество проектов развития объектов инфраструктуры с горизонтом реализации до 2020 года, включенных в Перечень транспортных маршрутов ЕврАзЭС, составило 142, из них 46 проектов, касающихся железных дорог, и 45 – логистических центров.

Основные железнодорожные маршруты показаны на Рисунке 21 и включают:

1. Смешанные маршруты:
 - транспортный коридор «Север – Юг»;
 - Паньевропейский транспортный коридор №2.
2. Железнодорожные маршруты:
 - маршрут (№1 ОСЖД) Брест – Минск – Москва – Нижний Новгород – Пермь – Екатеринбург – Омск – Новосибирск – Красноярск – Иркутск – дальневосточные порты Приморского края Российской Федерации;
 - маршрут (№1е ОСЖД) Москва – Рязань – Сызрань – Оренбург – Актобе – Кандағач – Сарыагаш – Ташкент.
 - Маршрут (№2 ОСЖД) Москва – Казань – Екатеринбург – Курган – Петропавловск – Астана – Достык;
 - * маршрут (№2а ОСЖД) Дема – Карталы – Тобол – Астана.
 - Маршрут (№5 ОСЖД) Валуйки – Пенза – Курган – Пресногорьевская – Kokшетау – Актогай – Достык;

- * маршрут (№5ж ОСЖД) Ртищево – Озинки – Арысь – Луговая – Алматы – Достык; Луговая – Бишкек – Рыбачье.
- Маршрут (№8 ОСЖД) Красная Могила – Гуково – Лихая – Волгоград – Аксарайская – Макат – Оазис – Каракалпакия – Найманкуль – Нукус – Учкудук – Навои;
- * маршрут (№86 ОСЖД) Макат – Кандагач – Никельтау – Карталы.
- Маршрут (№10 ОСЖД) граница Туркменистана – Бухара – Джизак – Хаваст – Ташкент – Сарыагач – Луговая/Бишкек – Актогай – Достык; Актогай – Локоть – Новосибирск – дальневосточные порты Приморского края Российской Федерации;
- * маршрут (№10в ОСЖД) Хаваст – Бекабад – Канибадам – Коканд – Андижан – Карасу – Ош/Джалал-Абад;
- * маршрут (№10г ОСЖД) Бухара/Самарканд – Карши – Кудукли (Сарыасия) – Пахтаабад – Душанбе – Янгибозор; Бухара/Самарканд – Карши – Амузанг – Курган-Тюбе – Куляб/Яван; Бухара – Карши – Термез – Галаба – Хайратон (Афганистан).

Как следует из приведенного выше перечня маршрутов, ряд из них совпадает с железнодорожными коридорами Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), что подчеркивает значение, которое придается их развитию в рамках других межправительственных и неправительственных многосторонних институтов.

ОСЖД является ведущей международной транспортной организацией в евроазиатском регионе, созданной на совещании министров транспорта 28 июня 1956 года в Софии. Членами организации являются транспортные министерства и центральные государственные органы, ведающие железнодорожным транспортом 27 стран. Главные цели ОСЖД – согласованное развитие международных грузовых и пассажирских перевозок на евроазиатском пространстве, совершенствование международного транспортного права, повышение конкурентоспособности железнодорожных коридоров, формирование согласованной транспортной политики в области международных железнодорожных перевозок пассажиров и грузов, сотрудничество в области эксплуатации железных дорог, технических и организационных вопросов.

В 1996 году на основании исследований грузовых потоков между странами Европы и Азии были одобрены главные железнодорожные коридоры ОСЖД. При уточнении схемы главных железнодорожных направлений (коридоров) были использованы материалы и резолюции Второй (Критской) и Третьей (Хельсинкской) общеевропейских конференций по транспорту, руководящие материалы по развитию международного транспортного коридора Европа – Кавказ – Азия (ТРАСЕКА), европейская сеть железных дорог международного значения (СМЖЛ), маршруты Трансазиатской железной дороги (ТАЖД), разработанные ЭСКАТО ООН.

При развитии сети МТК ОСЖД исходила из определения: «международный транспортный коридор – это комплекс наземных железнодорожных магистралей и железнодорожно-водных переправ с современным техническим оснащением, предназначенных для концентрации в них международных транзитных перевозок с минимальными сроками доставки грузов и пассажиров, высокими эксплуатационными и экономическими показателями».

Все коридоры ОСЖД разделены на три категории:

- широтного направления («Восток – Запад»);
- меридионального направления («Север – Юг»);
- занимающие промежуточное положение между коридорами широтного и меридионального направлений.

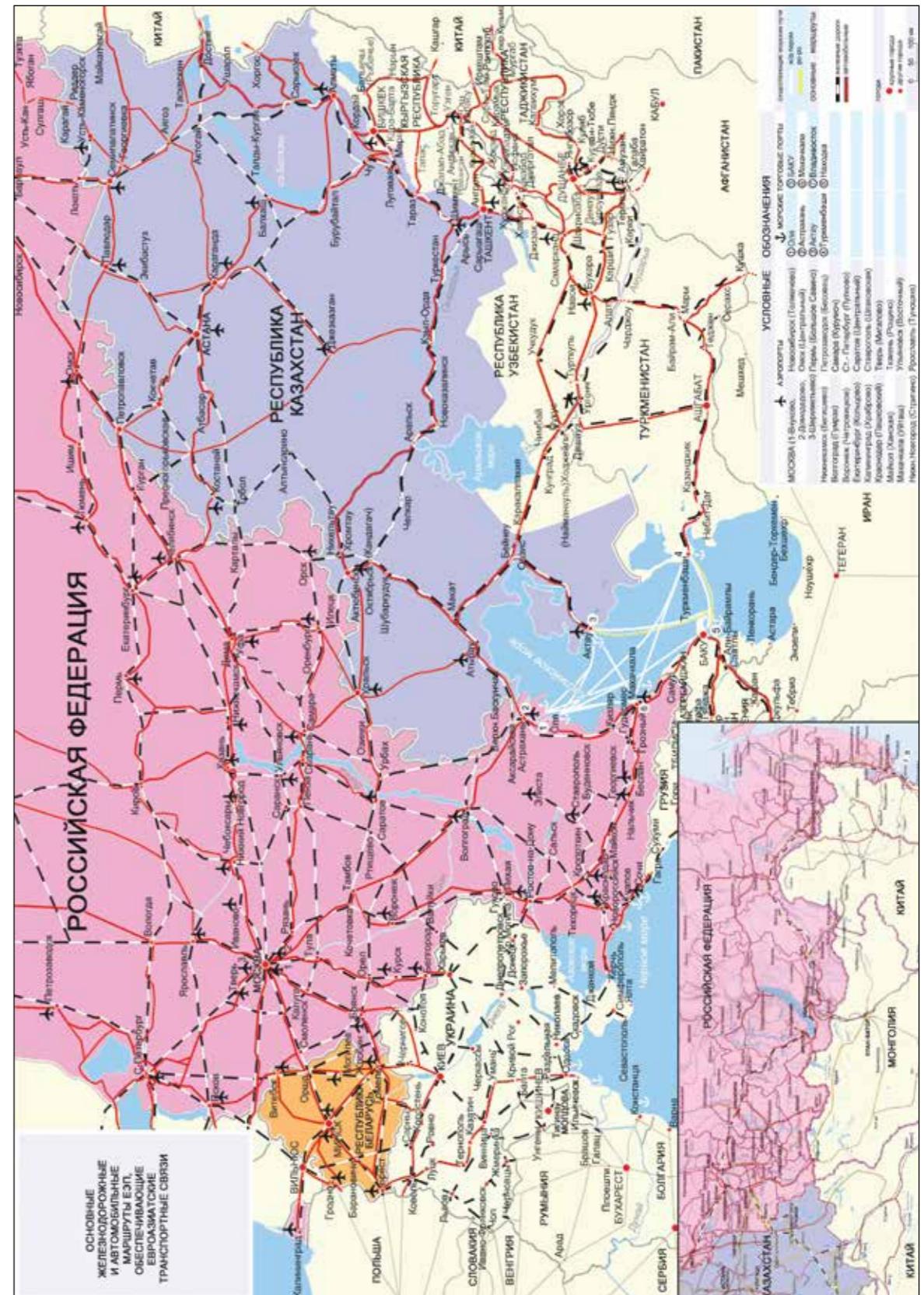


Рисунок 21.

Основные железнодорожные маршруты, обеспечивающие взаимные транспортно-экономические связи – членов ЕЭП, а также евроазиатские транспортные связи

Источник: Евразийский банк развития



Рисунок 22.
Схема главных
железнодорожных коридоров
ОСЖД в сообщении
Европа – Азия

Источник: ОСЖД

Основные требования к коридорам:

- должен проходить по основной магистральной железнодорожной линии, по которой осуществляется или планируется в будущем значительный объем международных перевозок пассажиров и грузов;
- должен отвечать международным техническим параметрам или должен быть модернизирован соответственно требованиям Соглашения СМЖЛ;
- должен проходить по территории нескольких государств (то есть с пересечением как минимум одной государственной границы);
- должен проходить по кратчайшему расстоянию между грузообразующими и грузопоглощающими центрами.

В настоящий момент действуют 13 железнодорожных коридоров ОСЖД в сообщении Европа – Азия (см. Рисунок 22, Приложение 1). Очевидно, что некоторые из них конкурируют друг с другом. В частности, конкурирующими при доставке контейнеров между Европой и Азией могут являться коридоры ОСЖД №1, 2, 5, 6 и 10. Все они отличаются большой протяженностью маршрутов (до 10 тыс. км), на них, как правило, дважды осуществляется стыковка дорог с разной шириной колеи при движении транспорта в одном направлении (1435 – 1520 – 1435 мм), и они проходят через большое число государственных границ.

ОСЖД проводит последовательную работу по анализу технических и эксплуатационных показателей функционирования всех 13 коридоров и их оснащенности, собирает данные о состоянии инфраструктуры пунктов пересечения границ и изучает возможные способы совершенствования технологий перевозки грузов. Результатом этой работы стали предложения по улучшению организации международных железнодорожных перевозок по транспортным коридорам между Европой и Азией. Заинтересованные страны подписали меморандум о взаимопонимании, касающийся упомянутых коридоров, который послужил основой для дальнейших скоординированных действий по их модернизации и развитию.

С начала XXI века усилия по развитию железнодорожных маршрутов между Европой и Азией предпринимаются в рамках Проекта ЕЭК ООН по развитию евроазиатских транспортных связей (EATC), концептуально базирующегося на «Общей стратегической позиции по евроазиатским транспортным соединениям»⁸, принятой в 2001 году совместно ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН. В 2003–2007 годах его реализация (Фаза I) осуществлялась в рамках более глобального Проекта ООН «Увеличение пропускной способности инфраструктуры в ходе развития межрегиональных наземных и наземно-морских транспортных связей». На четырех совещаниях групп экспертов по развитию евроазиатских транспортных связей, проведенных в Алматы (март 2004 года), Одессе (ноябрь 2004 года), Стамбуле (июнь 2005 года) и Салониках (ноябрь 2006 года), были определены основные железнодорожные, автодорожные и внутренние водные маршруты, соединяющие европейские и азиатские транспортные сети. Одним из ключевых результатов стала выработка общей методологии оценки и определения степени приоритетности проектов на отобранных евроазиатских маршрутах, корреспондирующей с методологией Генерального плана трансъевропейских железных дорог (ТЕЖ)⁹. Кроме этого были определены основные препятствия нефизического характера, мешающие развитию евроазиатских транспортных связей. По итогам Фазы I Проекта

было опубликовано исследование ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН¹⁰, в котором содержится описание евроазиатских маршрутов, рассмотрены текущее состояние и проблемы международных перевозок по евроазиатским наземным транспортным коридорам. В исследовании представлены конкретные рекомендации по вопросам развития инфраструктуры, облегчения условий перевозок и межправительственного сотрудничества, которое необходимо для решения технических и оперативных вопросов, а также для устранения нефизических барьеров и повышения эффективности транзитных перевозок и пересечения границ.

Фаза II Проекта осуществлялась в 2008–2012 годах ЕЭК ООН без участия ЭСКАТО ООН (вследствие возникших проблем с бюджетом). В ходе его реализации маршруты EATC были продлены на территории девяти стран, присоединившихся к проекту, а общее число участующих государств составило 29¹¹. В рамках Фазы II были согласованы девять автомобильных, девять железнодорожных (см. Рисунок 23, Приложение 2), 17 внутренних водных евроазиатских маршрутов, сюда же вошли 52 речных и 70 морских портов, играющих важную роль в системе евроазиатских транспортных связей. На указанных маршрутах определены 311 приоритетных проектов в области транспортной инфраструктуры общей стоимостью \$215 млрд, из которых 188 проектов (\$78 млрд) были обозначены в качестве первоочередных.

Важным элементом Фазы II Проекта стал сопоставительный анализ существующих евроазиатских морских маршрутов с существующими железнодорожными маршрутами доставки грузов. Было проанализировано девять сценариев¹², а проведенные расчеты по каждому из них показали, что железнодорожный транспорт является во всех случаях более эффективным, чем морской, с точки зрения времени перевозки. Также интермодальные перевозки, сочетающие железнодорожный транспорт с морским и автомобильным, являются реалистичными и конкурентоспособными при условии сотрудничества правительств и железнодорожных компаний по гармонизации правового режима перевозок и облегчения процедур пересечения границ. По итогам Фазы II был подготовлен сводный отчет группы экспертов¹³, который был представлен на Семидесятой сессии Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН (Женева, 26–28 февраля 2013 года), а также на состоявшейся в эти же сроки Второй министерской встрече по развитию евроазиатских транспортных связей. В министерской встрече приняли участие представители 43 государств и практически всех вовлеченных в процесс развития EATC международных организаций. Ее результатом стало подписание совместного заявления о будущем развитии евроазиатских транспортных связей¹⁴. Комитет по внутреннему транспорту ЕЭК ООН на своей 75-й сессии одобрил продление Проекта EATC еще на два года (2013–2015) и обратился к Секретариату ЭСКАТО ООН стать соорганизатором Фазы III Проекта по развитию евроазиатских транспортных связей¹⁵. На Восьмом заседании группы экспертов по развитию евроазиатских транспортных связей, состоявшемся 9 сентября 2013 года в Женеве, был принят план работы по реализации Фазы III Проекта по развитию евроазиатских транспортных связей.

⁸ Common ECE/ESCAP Strategic Vision for Euro-Asian Transport Links. Document TRANS/WP.5/2001/14. UN Economic Commission For Europe. Inland Transport Committee. Working Party on Transport Trends and Economics, 21 November 2001.

⁹ Обсуждение министрами транспорта стран Евроазиатского региона вопроса о будущем развитии евроазиатских транспортных связей. Основные результаты проекта развития евроазиатских транспортных связей, финансируемого по линии Счета развития Организации Объединенных Наций. Записка секретариата. Документ ECE/TRANS/2008/12 по пункту 2 повестки дня Семидесятой сессии Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии. Женева, 30 января 2008 года.

¹⁰ Euro Asian transport links. Inland vs. Maritime transport: Comparison study. UNECE, Geneva, 2010. 79 p.

¹¹ Euro-Asian transport linkages. Phase II. Expert Group Report. ECE/TRANS/230. United Nations, New York and Geneva, 2012, 597 p.

¹² Joint Statement on Future Development of Euro-Asian Transport Links. Geneva, on 26 February 2013, p. 2.

¹³ Report of the Inland Transport Committee on its seventy-fifth session. Document ECE/TRANS/236. Economic Commission for Europe, Geneva, 28 May 2013.

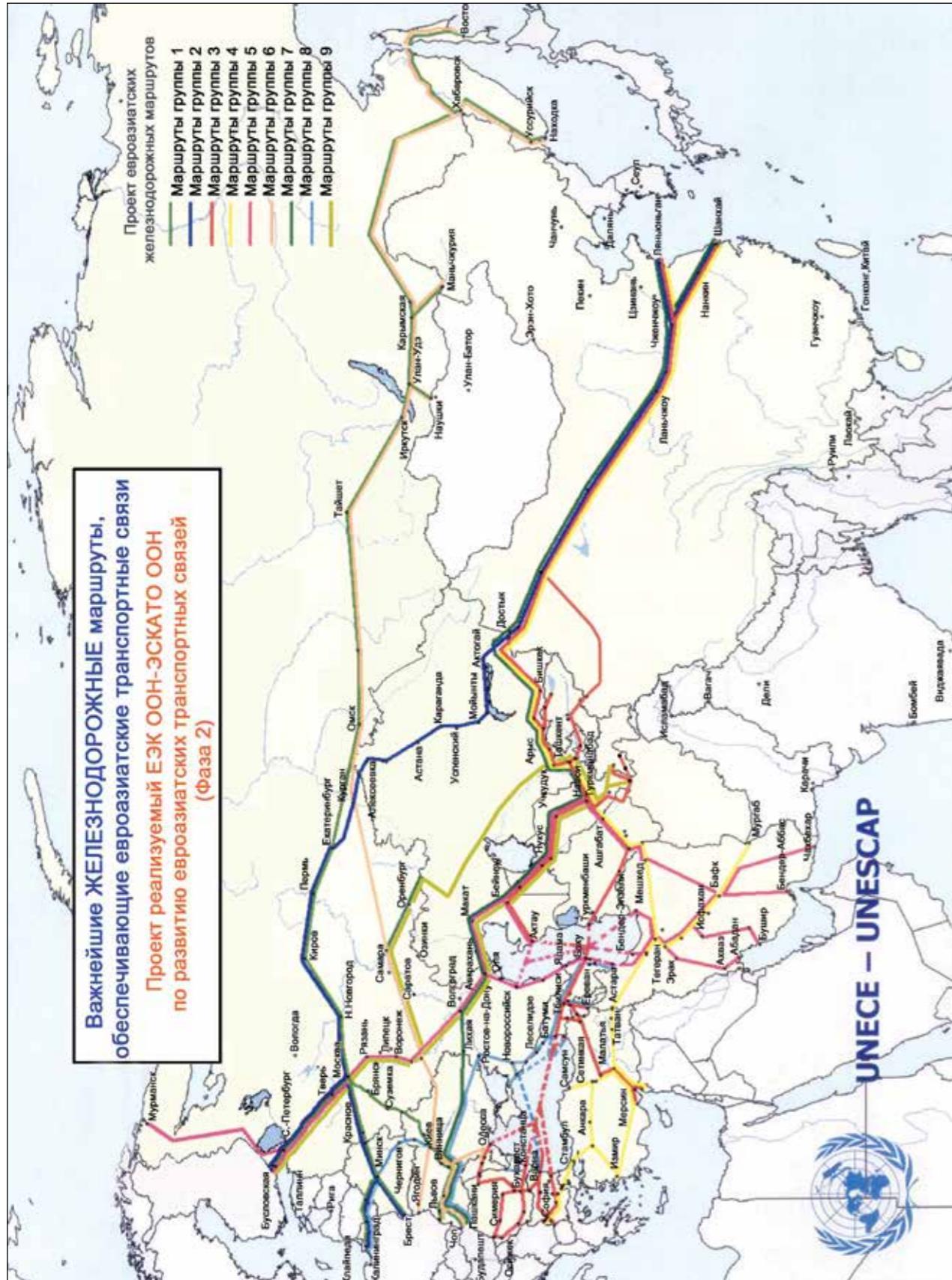


Рисунок 23.

Евроазиатские железнодорожные маршруты в рамках Проекта ЕЭК ООН по развитию евроазиатских транспортных связей

Источник: ЕЭК ООН

В последние годы на уровне государственной транспортной политики и в экспертном сообществе отдельных стран ЕЭП наиболее активно обсуждается конкуренция двух групп железнодорожных маршрутов доставки грузов между Европой и Азией:

- трасс железнодорожных коридоров «Север – Юг» по западному и восточному берегам Каспийского моря;
- северных (Транссиб и его ответвлений) и южных (ТРАСЕКА) коридоров в направлении запад – восток.

В обоих случаях существуют разные подходы относительно данных коридоров со стороны отдельных государств ЕЭП. Например, Россия выступает за приоритетное развитие Транссиба и его ответвлений и не является участницей межправительственной комиссии ТРАСЕКА, Казахстан заинтересован в обоюдном развитии южного и северного маршрутов «Запад – Восток», но в то же время активно участвует (вместе с Туркменистаном и Ираном) в развитии коридора «Север – Юг» по восточному берегу Каспийского моря.

В частности, строительство казахстанско-туркменского участка железнодорожной линии Узенъ (Казахстан) – Кызылкияк – Берекет – Этрек (Туркмения) – Горган (Иран) общей протяженностью около 700 км, входящей в международный транспортный коридор «Север – Юг», было завершено в 2013 году. Предполагаемый грузооборот на пятый год эксплуатации железнодорожной линии составит более 10 млн тонн, а в перспективе может превысить 20 млн тонн. Новый маршрут позволит сократить расстояние транспортировки с севера на юг по сравнению с существующими магистралями через Бейнау – Туркменабат – Серахс более чем на 600 км, а время в пути – примерно на двое суток.

По информации Министерства транспорта и коммуникаций Казахстана, при полной загрузке железной дороги проект стоимостью \$620–650 млн окупится в течение 10 лет.

В свою очередь Министерство дорог и транспорта Ирана ведет работы по строительству железнодорожного участка Горган – Гонбаде – Кавус – терминал Инче-Барун на границе с Туркменией протяженностью 150 км. Инвестиции в реализацию проекта распределены следующим образом: 85% – частный капитал и 15% – государственный. Генеральный подрядчик – компания Pars Energy.

Дополнительный импульс к развитию коридора «Север – Юг» по восточному берегу Каспийского моря создаст официальное присоединение Туркменистана к межправительственному соглашению о коридоре ТРАСЕКА, которое ожидается в рамках крупной международной конференции по транспорту, запланированной на 3–4 сентября 2014 года в Ашхабаде.

2.3. Развитие автомобильного транспорта и его конкурентные преимущества

В последние два десятилетия в Евразии весьма остро стоит проблема конкуренции между автомобильным и железнодорожным транспортом в сфере грузовых и пассажирских перевозок. За последние 23 года произошли серьезные структурные сдвиги в распределении грузооборота наземного транспорта (за исключением трубопроводного) между железнодорожными дорогами и автомобильным транспортом. Наиболее существенный рост удельного веса автомобильного транспорта имел место в Беларуси и Казахстане (см. Рисунки 24–26).

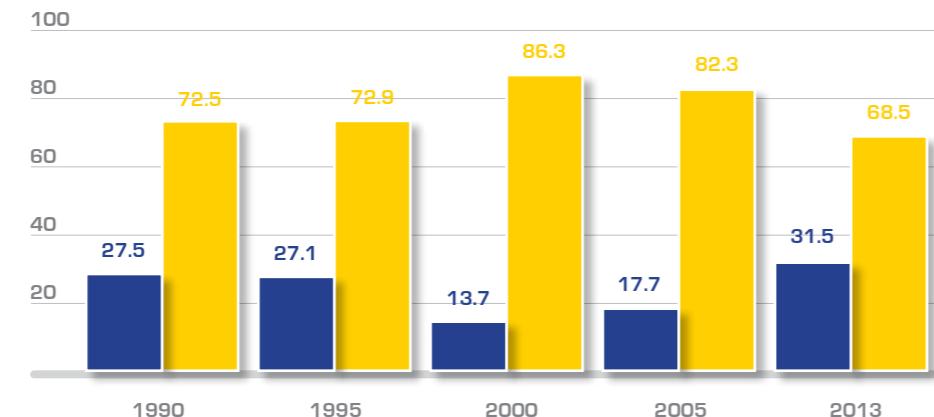
В последние десятилетия объемы работы автомобильного транспорта устойчиво росли не только в государствах Евразии, но и других регионах мира, увеличивался также удельный вес автомобильного транспорта в пассажирообороте и грузообороте транспортных систем. Причинами роста конкурентоспособности автомобильного транспорта являются:

1. Либерализация экономики, вследствие которой грузоотправители, логистические и транспортно-экспедиторские компании могут свободно выбирать способ доставки товаров.

Рисунок 24.

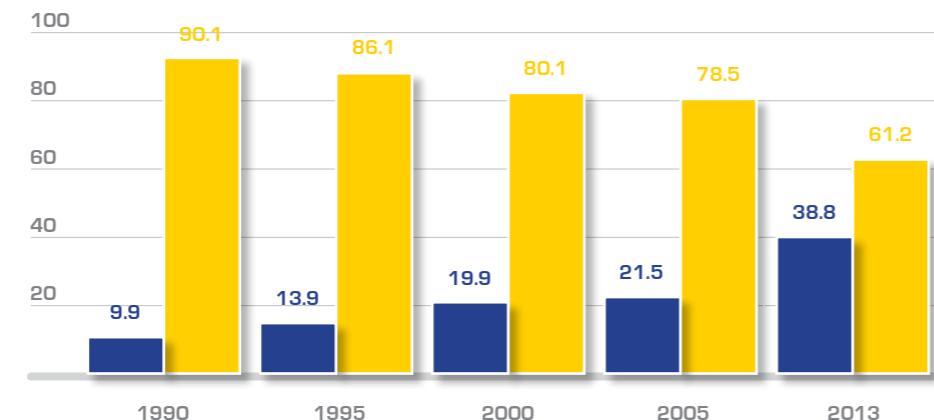
Процентное соотношение автомобильного и железнодорожного транспорта в грузообороте наземного транспорта общего пользования (без трубопроводов) в Республике Беларусь (1990–2013, %)

Источники: Белстат, Казстат, Росстат

**Рисунок 25.**

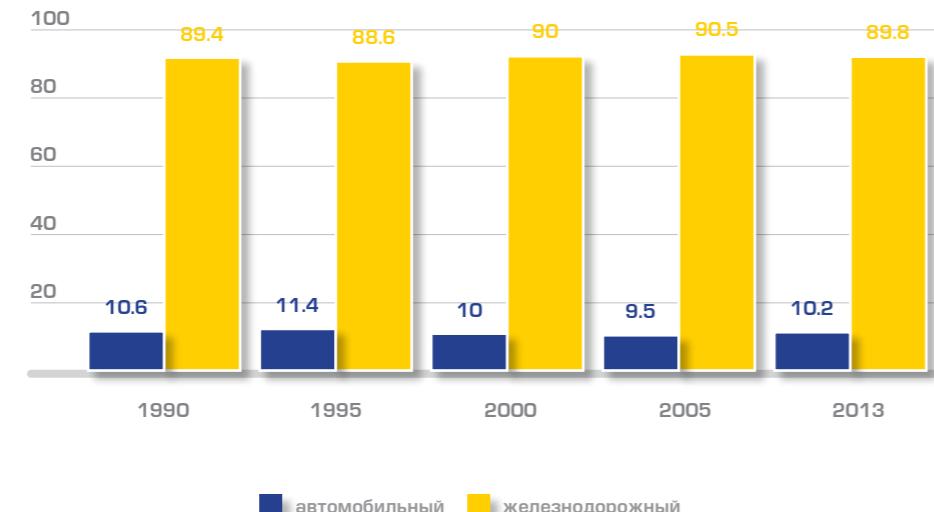
Процентное соотношение автомобильного и железнодорожного транспорта в грузообороте наземного транспорта общего пользования (без трубопроводов) в Республике Казахстан (1990–2013, %)

Источники: Белстат, Казстат, Росстат

**Рисунок 26.**

Процентное соотношение автомобильного и железнодорожного транспорта в грузообороте наземного транспорта общего пользования (без трубопроводов) в Российской Федерации (1990–2013, %)

Источники: Белстат, Казстат, Росстат



2. Развитие и модернизация дорожной сети, отвечающей международным нормам и требованиям (таким как европейские и азиатские стандарты в области автодорог, зафиксированные в Европейском соглашении 1975 года о международных автомагистралях и Межправительственном соглашении 2004 года о сети азиатских автомобильных дорог).

3. Значительный прогресс в области автомобильной техники с точки зрения ее топливной эффективности, надежности, экологических характеристик (с 1 января 2014 года началось активное внедрение грузовой техники экологического класса Евро-6), диверсификации и адаптации к требованиям рынка по видам перевозимых грузов, их сохранности, размерам отправляемых партий.

4. Увеличение экономической роли и числа предприятий малого и среднего бизнеса, заинтересованных, в первую очередь, в мелкопартионных отправках.

5. Логистические преимущества автомобильного транспорта доставлять грузы непосредственно от потребителя до получателя без перегрузок («от двери до двери»).

6. Возможности существенного снижения величины тарифа на перевозку товара в случае гарантированного наличия «обратной загрузки» и возможностей закольцовывания схем доставки грузов между различными пунктами.

7. Дополнительное снижение стоимости доставки грузов вследствие того, что грузоотправитель может загружать груз в транспортное средство, а грузополучатель разгружать его собственными силами.

8. Стремительный рост рынка посреднических логистических и экспедиторских услуг, оптимизирующих сроки, маршруты и стоимость доставки грузов за счет более широкого использования автомобильного транспорта.

9. Упрощенный механизм документационного оформления грузов, перевозимых автомобильным транспортом, повсеместное внедрение унифицированных товарно-сопроводительных документов и накладных, таких как накладная КДПГ (CMR) и другие.

10. Существенные преимущества при использовании автомобильного транспорта при наземной доставке грузов в международном сообщении, заключающиеся в использовании общепризнанных гарантийных систем, таких как карнеты T1, T2, МДП (TIR) и другие, а также благодаря значительному прогрессу в области облегчения процедур пересечения границ (в том числе вследствие присоединения многих стран мира к конвенции 1982 года о гармонизации процедур контроля грузов на границах).

11. Расширение многими компаниями-производителями собственного парка автотранспортных средств, вследствие чего возник значительный сегмент грузовых перевозок «необщего пользования», неэластичных к переключениям на другие виды транспорта.

В последние 20 лет общей тенденцией, характерной для всех стран мира, стало повышение конкурентоспособности автомобильного транспорта при доставке грузов на средние и дальние расстояния. Увеличение средней дальности автомобильных перевозок было вызвано улучшением экономики автомобильных перевозок и растущей конкуренцией, с одной стороны, и совершенствованием структуры перевозимых грузов в пользу товаров с высокой степенью обработки – с другой, а также ростом удельного веса международных автомобильных перевозок в общем объеме работы автомобильного транспорта. Указанные тенденции в полной мере реализованы во всех трех государствах ЕЭП, особенно в Казахстане и России, где за последние 22 года средняя дальность перевозки одной тонны груза возросла вдвое – с 19.5 км до 39.4 км, а конкурентоспособная зона использования автомобильного транспорта – в четыре раза, с 450 км до 1800 км (см. Рисунок 27).

Рисунок 27.

Тенденции роста средней дальности перевозки грузов автомобильным транспортом общего пользования и зоны конкурентоспособного использования автомобильного транспорта в государствах – членах ЕЭП (1990–2012)

Источники: Казстат, Росстат, оценки MCAT



В Европейском союзе имеют место аналогичные процессы. По данным Евростата¹⁶, за период с 2006 по 2011 год средняя дальность перевозки одной тонны груза возросла на 6%. В среднем по 27 странам – членам ЕС средняя дальность автодорожной перевозки в 2011 году составила 116 км, во внутреннем сообщении – 84 км, в международном сообщении – 596 км. При этом наибольшая средняя дальность перевозки грузов имеет место в Литве (467 км) и Латвии (225 км). Наименьшая средняя дальность характерна для Кипра и Греции – соответственно 36 и 45 км. В подавляющем большинстве стран имеет место устойчивый рост средней дальности перевозки одной тонны груза. В частности, в Литве этот показатель вырос с 159.3 км в 2000 году до 467 км в 2011-м, или в 2.9 раза.

Кроме дальности перевозки грузов, критериями сегментирования рынка транспортных услуг и распределения перевозок между видами транспорта являются:

- срок доставки груза;
- стоимость доставки;
- ограничения по доступу к транспортным услугам как недискриминационного, так и дискриминационного характера;
- качество оказываемых услуг.

В соответствии с исследованиями, проведенными Международным союзом автомобильного транспорта (MCAT)¹⁷, бесспорная зона использования автомобильного транспорта – перевозки со сроком доставки в течение одного рабочего дня. С учетом правил по труду и отдыху водителей согласно Европейскому соглашению, касающемуся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), это соответствует дальности в 450–500 км. В государствах – членах ЕЭП с учетом привлечения второго водителя, но с поправкой на состояние и загруженность дорог это расстояние оценивается в 600–700 км. Сверх этого расстояния себестоимость перевозок начинает расти за счет дополнительных затрат на отдых водителей и платные охраняемые стоянки для грузовиков, поэтому автомобильные перевозки со сроками доставки два и более дней конкурентоспособны для мелкопартионных отправок скропортиящихся и ценных грузов, доставляемых без перегрузок непосредственно от отправителя на склад получателя.

Безусловное преимущество автомобильного транспорта в связи с этим – точность доставки грузов: считается общепринятым правилом подавать автомобиль грузоотправителю в строго оговоренное время, от которого начинается отсчет предполагаемого времени перевозки.

В соответствии с уже упомянутым исследованием MCAT средняя себестоимость доставки груза в Европе на 2004 год составляла для стран – членов ЕС €1.13 за 1 км для стандартного грузового автомобиля грузоподъемностью 20 тонн, а для стран, не являющихся членами ЕС, – €0.67 за 1 км.

Таким образом, можно определить, что себестоимость доставки автомобилем одного стандартного контейнера в двадцатифутовом эквиваленте (ДФЭ) на расстояние 500 км состояла бы €565 для стран ЕС и €335 для стран – не членов ЕС.

Исходя из усредненного значения удельного веса транспортных расходов в цене доставляемых товаров на уровне 10%, может быть оценен порог средней стоимости товаров, для которых перевозка автомобильным транспортом была бы привлекательна. Для условий стран Центральной и Восточной Европы к ним будут относиться грузы, имеющие стоимость примерно €280 за тонну и выше (для расстояний до 500 км).

Для многих видов грузов автомобильный транспорт является безальтернативным при доставке определенных категорий грузов не только на средние, но и на дальние расстояния. К ним, в частности, относятся скропортиящиеся грузы, живые животные, а также все грузы, следующие в международном сообщении под режимом таможенных и страховых гарантий (книжки МДП и др.). По данным MCAT¹⁸, в целом в мире на автомобильный транспорт приходится более 90% всего объема отправляемых наземным транспортом грузов по стоимости и около 80% по объему (в тоннах). При перевозках на расстояния 150 км и менее на автомобильный транспорт приходится 85% грузооборота транспорта общего пользования. При этом грузовые транспортные средства, осуществляющие коммерческие перевозки, составляют только 1% от общего числа автомобилей, зарегистрированных в мире.

В настоящее время около 80% от общей численности предприятий всех отраслей экономики и населенных пунктов Российской Федерации не имеют других подъездных путей, кроме автомобильных дорог. В связи с этим от предоставляемых конкурентоспособных автотранспортных услуг в полной мере зависят себестоимость товаров, производительность труда, конкурентоспособность большинства отраслей экономики страны. Слабый уровень развития автомобильных дорог по отношению к уровню автомобилизации приводит к существенному росту издержек, снижению скорости движения, длительным простоям, повышению уровня аварийности.

За последние десять лет при росте уровня автомобилизации на 85% протяженность автомобильных дорог общего пользования и городских улиц увеличилась соответственно на 16% и 4.5%, то есть темпы роста автомобилизации страны значительно опережают темпы роста автомобильных дорог и протяженности городских улиц.

В качестве критерия сегментирования рынка выступает конкуренция, которая интегрирует как запросы потребителей, так и способность производителя обеспечить производство конкурентоспособной продукции и предоставление конкурентоспособных услуг.

Формирование потенциальной возможности хозяйствующих субъектов автомобильного транспорта к конкурентной борьбе и достижению эффективных результатов в данных условиях осложняется в связи с необходимостью постоянного приспособления к изменяющимся условиям, что требует поиска научно обоснованной концепции конкурентоспособности услуг автомобильного транспорта.

¹⁶ [Http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/Road_freight_transport_by_journey_characteristics_Average_distance_travelled](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/Road_freight_transport_by_journey_characteristics_Average_distance_travelled).

¹⁷ Selected recent statistics on road freight transport in Europe. IRU, Geneva, 2006.

¹⁸ This is IRU 2013. Driving progress since 1948. IRU Annual Report. Geneva, 2013.

Специфические особенности заключаются в том, что автотранспортная деятельность представляет собой многообразие работ и услуг. Такие особенности связаны не только с организацией перевозок грузов и пассажиров, выполнением транспортно-экспедиционных услуг, техническими воздействиями на подвижной состав, обеспечивающими его безопасную работоспособность, но и со степенью соответствия улично-дорожной сети потребительским свойствам (непрерывность, оптимальная скорость, пропускная способность, возможность передвижения транспортных средств с допустимыми параметрами в любое время года и в любых погодных условиях, высокий уровень автосервисных услуг).

Появление на рынке автотранспортных услуг новых малых предприятий различных форм собственности, отдельных предпринимателей или объединенных между собой в общества, совместных предприятий ведет к росту производственных мощностей и, как следствие, к повышению издержек или падению финансовых результатов. Основные препятствия для проникновения на рынок автотранспортных услуг новых конкурентов – предоставление различных видов автотранспортных услуг действующими автотранспортными предприятиями и индивидуальными предпринимателями, которые опираются на приверженность потребителей этих услуг, а также потребность в капитале, так как эффективная конкуренция автотранспортных услуг требует крупных первоначальных инвестиций. С другой стороны, если появляется небольшое количество малых предприятий, то этот риск мал, и можно повышать цену и увеличивать доходы. Конкурентная сила этого фактора сильно зависит от высоты барьеров входа, то есть от стоимости входа в отрасль.

Обострить конкуренцию могут автотранспортные предприятия, предоставляющие автотранспортные услуги, которые эффективно удовлетворяют те же потребности, но несколько иным способом. Так, конкуренцию могут составить автотранспортные предприятия, предоставляющие свои конкурентные преимущества: экспрессные и полуэкспрессные автобусные маршруты, внедрение на автобусных маршрутах маршрутных такси, применение специализированного подвижного состава при перевозке грузов и т.д. Препятствиями на пути автотранспортных услуг-субститутов могут стать: проведение ценовой конкуренции, которая переключает внимание потребителя с проблемами качества на снижение тарифа; рекламные воздействия на потребителей; предоставление новых автотранспортных услуг с улучшением качества обслуживания потребителей. Отметим: рост спроса на автотранспортные услуги ведет к умеренной конкуренции при обеспечении больших возможностей для экспансии, уменьшение спроса – главная опасность увеличения конкуренции.

Предприятия, предоставляющие автотранспортные услуги, могут оказать давление, угрожая поднять тариф или снизить качество предоставляемых услуг. Группа автотранспортных предприятий или предприятие считаются сильными, если они соответствуют следующим критериям:

- удельный вес на рынке выше, чем других транспортных предприятий, которые предоставляют аналогичные услуги;
- им не приходится конкурировать с другими автотранспортными предприятиями, предоставляющими такие же услуги;
- их автотранспортные услуги имеют решающее значение для грузовладельцев региона.

Потребители автотранспортных услуг, стремясь снизить цены на услуги, получить услуги более высокого качества и лучшего обслуживания, таким образом сталкивают внутриотраслевых конкурентов друг с другом. Сила потребителя зависит от сплоченности и концентрированности группы потребителей, степени важности предоставляемых автотранспортных услуг для потребителя, степени однородности предоставляемых автотранспортных услуг, уровня информированности потребителей.

Конкуренция среди функционирующих на рынке автотранспортных предприятий следует тактическим приемам по снижению тарифов, рекламе, предоставлению потребителям дополнительных услуг и гарантий.

Интенсивность конкуренции среди действующих на рынке хозяйствующих субъектов автомобильного транспорта определим следующими факторами:

- 1) большое число конкурирующих хозяйствующих субъектов автомобильного транспорта или примерное равенство их сил;
- 2) относительно медленное развитие хозяйствующих субъектов автомобильного транспорта, предоставляющих автотранспортные услуги;
- 3) высокий уровень постоянных издержек в виде накладных расходов или стоимости топарно-материалных запасов хозяйствующих субъектов автомобильного транспорта;
- 4) предоставление различных видов автотранспортных услуг действующими автотранспортными предприятиями и индивидуальными предпринимателями;
- 5) рост мощностей по развитию автотранспортных услуг;
- 6) высокие выходные барьеры по всем оценочным показателям автотранспортных услуг.

Таким образом, можно сделать вывод, что конкуренция на рынке автотранспортных услуг, а также конкуренция между автомобильным и железнодорожным видами транспорта со-действует предоставлению конкурентоспособных услуг. Она определяется качественными и стоимостными значениями предоставляемых автотранспортных услуг, которые всесторонне «оцениваются» потребителями по значимости, удовлетворенности, расходам.

2.4. Транспортная политика: стимулирование конкуренции или содействие комплексному взаимодействию видов транспорта. Опыт ЕС и возможные направления его использования на евразийском пространстве

Важным направлением транспортной политики государств – членов ЕЭП является комплексное развитие всех видов транспорта. При этом не только должен быть полностью удовлетворен спрос населения и экономики на перевозки, но также необходимо учесть технико-экономические особенности каждого вида транспорта, при которых он является наиболее эффективным¹⁹.

С этой целью определяются зоны рационального использования различных видов транспорта. Под ними понимаются экономически обоснованные предельные расстояния эффективного применения тех или иных транспортных средств для доставки грузов и перевозки пассажиров, рассчитанные путем сопоставления стоимости перевозок и качественных показателей транспортного обслуживания пользователей (скорости доставки, сохранность грузов и другие) на конкурентном транспортном рынке. На величину этих расстояний оказывают влияние не только технико-экономические показатели и особенности работы видов транспорта, но и географическое размещение транспортной инфраструктуры и производительных сил по территории страны, уровень конкуренции на транспортном рынке, развитие международных торгово-экономических связей и другие факторы²⁰.

¹⁹ Дмитриев В. Методика расчетов и экономические показатели для распределения перевозок между видами транспорта. М.: Транспорт. 1966. 524 с.

²⁰ Толкачева М., Епишкин И. Экономика железнодорожного транспорта. Учебное пособие по дисциплине «экономика железнодорожного транспорта» для студентов специальности «экономика и управление на предприятии (железнодорожного транспорта)» очно-заочной формы обучения. – М: МИИТ, 2009. 268 с.

С рационализацией использования отдельных видов транспорта в сфере перевозок пассажиров и грузов во многом связана «политика переключений» пассажиропотоков и грузопотоков. Указанная «политика переключений» (в частности, с автомобильного на железнодорожный, внутренний водный и прибрежный морской в части грузовых перевозок, а также с личного автомобильного на рельсовый и общественный автобусный транспорт в части пассажирских перевозок) – один из ключевых аспектов транспортной политики Европейского союза.

Основные направления транспортной политики в рамках ЕЭП должны учитывать имеющийся опыт Европейского союза по рационализации использования различных видов транспорта и «политику переключений».

Указанные цели были зафиксированы в Белой книге по транспортной политике ЕС «Время решать», принятой Европейским советом в Гетеборге в июне 2001 года²¹, в соответствии с которой к 2050 году должны быть достигнуты следующие цели:

- полный запрет на использование в городах автомобилей, работающих на традиционных видах топлива;
- увеличение доли низкоуглеродного топлива в авиации до 40%;
- сокращение вредных выбросов морского транспорта минимум на 40%;
- перевод 50% пассажирских и грузовых международных автомобильных перевозок средней дальности на железнодорожный и водный транспорт.

Все это позволит снизить вредные выбросы на транспорте на 60% к середине столетия. Внутреннему водному транспорту, как самому экономичному в плане потребления топлива и экологичному, отводится в достижении этих целей значимая роль.

В последующей Белой книге ЕС «Дорожная карта по созданию Единого европейского транспортного пространства – на пути к конкурентоспособной и ресурсоэффективной транспортной системе», опубликованной в марте 2011 года²², в разделе 2 «Видение конкурентоспособной и устойчивой транспортной системы» установлен целевой индикатор. В соответствии с ним к 2030 году 30% от объема перевозимых автомобильным транспортом грузов на расстояние свыше 300 км должно быть переключено на другие виды транспорта, в частности, железнодорожный и водный. К 2050 году должно быть переключено уже более 50% от аналогичных перевозок.

Среди основных элементов пакета мероприятий по рационализации использования отдельных видов транспорта и переключения грузопотоков на железнодорожный транспорт можно выделить следующие рекомендации, данные Европейской конференцией министров транспорта национальным правительствам.

1. Повышение конкурентоспособности железных дорог

Правительства и железнодорожные компании должны создать условия для устойчивого совершенствования железнодорожных перевозок в плане стоимости, качества и надежности услуг. В первую очередь это вопрос коммерческой политики железнодорожных компаний, однако правительства могут содействовать:

- созданию независимого бизнеса в рамках национальных железнодорожных компаний для концентрации услуг по перевозке грузов и свободной оптимизации рабочего процесса, основой которого являются капитал и интенсивные технологии;

²¹ European transport policy for 2010: time to decide», COM(2001) 370.

²² White Paper. Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system. Document COM(2011) 144 final. European Commission. Brussels, 28.3.2011.

- отделению грузового движения от международного пассажирского сообщения на ограниченном числе магистральных грузовых коридоров для сокращения случаев, связанных с конфликтами графиков, и, по возможности, пропуска более длинных составов там, где это экономически рентабельно и где от требуемых государственных вложений можно ожидать явных социальных преимуществ;
- взаимозаменяемости путем поощрения сотрудничества между железнодорожными компаниями, совместного с нормами конкуренции и национальной политикой развития конкуренции на рынке железнодорожных перевозок;
- созданию недискриминационных условий конкуренции на рынке железнодорожных грузовых перевозок.

2. Повышение требований к качеству автомобильных перевозок

Правительства должны добиваться более совершенного соблюдения норм максимальной загрузки автотранспортных средств, техобслуживания и правил безопасности дорожного движения.

После пожара автопоездов 24 марта 1999 года в туннеле горы Монблан в других французских туннелях стали строго соблюдать прежнюю минимальную безопасную дистанцию между грузовиками. Это привело к резкому сокращению пропускной способности всех туннелей. В частности, движение, переключающееся из туннеля Монблан, увеличило средний объем движения в туннеле Фрежюс до 4 тыс. грузовиков в сутки. Это привело к длинным очередям, хотя в 1998 году его пропускная способность оценивалась в 8 тыс. грузовиков в сутки.

3. Гармонизация условий конкуренции

Правительства должны также целенаправленно гармонизировать условия конкуренции путем разработки эффективных социально-трудовых режимов в автоперевозках, а также контроля за ними.

4. Планирование смешанных перевозок

Правительства должны координировать планирование землепользования, чтобы обеспечить сохранение и развитие железнодорожных узлов и терминалов там, где они наилучшим образом могут служить рынку грузоперевозок, и улучшать координацию в размещении промышленных, торговых и населенных объектов, генерирующих основной спрос на перевозки.

Могут потребоваться государственные финансовые средства для стимулирования развития головных логистических центров внутреннего водного и железнодорожного видов транспорта, в особенности для смешанных перевозок.

5. Инвестиции

Необходимо обеспечить поступление государственных средств и создание условий для увеличения частных инвестиций на крупные инфраструктурные проекты, предназначенные повысить пропускную способность инфраструктуры магистральных грузовых направлений железных дорог и их производительность, если оценка ожидаемых социально-экономических преимуществ является положительной.

Заслуживающие внимания примеры включают основные туннели через Альпы и другие горные препятствия, а также изменения структуры или габаритов грузов, планируемые для мостов и туннелей в Соединенном Королевстве на линиях, обслуживающих главные порты, в целях приема контейнеров больших габаритов.

Совершенствование продуктивности железных дорог и качества услуг должно убедить правительства, что финансирование принесло результаты.

В основе финансирования должна лежать экономическая оценка социально-экономических преимуществ.

6. Прогнозирование

Инвестирование в целях повышения качества дорожной инфраструктуры и увеличения пропускной способности в местах, где бывают заторы, должно осуществляться на основе серьезного прогноза спроса на автомобильный транспорт как наиболее подходящий вид транспорта для перевозок грузов. Эффективность от таких инвестиций отразится также на транспортной сети местного значения, при этом необходимо будет произвести адекватный расчет транспортных сборов.

7. Эффективные сборы и налоги

В долгосрочном плане правительства должны обеспечить всем грузоперевозчикам одинаковые условия использования автомобильной и железнодорожной инфраструктуры и внутренних водных путей путем соответствующей системы налогов и сборов, взимаемых за использование инфраструктуры. В краткосрочном плане не идущих в этом направлении изменений размеров и структуры сборов следует избегать.

Эффективное пользование существующей инфраструктурой может стимулироваться сборами, основанными на краткосрочных минимальных социальных затратах, и потребует более высокой степени территориальной дифференциации ставок, чтобы отражать издержки, различающиеся по местностям.

В то же время важно включать в принятую систему сборов ряд стимулов для эффективного развития инфраструктуры (в местах заторов), отражающих капитальные затраты на нее.

8. Инвестиции дорожных сборов

Некоторые правительства рассмотрели возможность направить инвестиции в железнодорожный транспорт из средств, получаемых от дорожных сборов на автомобильных дорогах. Такая мера в ограниченном масштабе может оказаться успешной с точки зрения как завоевания поддержки общественности, так и преодоления дефицита государственных средств для инвестиций. Но при широком применении это потребует тщательного расчета и контроля во избежание риска появления искажений экономического характера.

9. Субсидии

Некоторые правительства считают государственное субсидирование эксплуатационных расходов железнодорожных грузоперевозок (в особенности комбинированных) необходимой временной мерой для достижения желаемого уровня перераспределения грузов между отдельными видами транспорта.

Ряд правительств предоставляет такое содействие, поддерживая плату за пользование инфраструктурой ниже минимального краткосрочного предела убыточности. Другие направляют помочь специально на операции, способные продемонстрировать перевод грузов на другой вид транспорта.

Долгосрочное сохранение субсидий на эксплуатационные расходы будет искажать рыночные эффекты. Один из доводов, приводимых иногда в оправдание таких перераспределений, – заниженные ставки за использование дорог грузовым автотранспортом. Однако искажение обоих рынков не является правильным ответом, так как завышает спрос на грузовые перевозки в целом и подхлестнет связанные с этим издержки, вызываемые заторами и воздействиями на окружающую среду.

10. Ограничение пользования автомобильными дорогами

Правила, ограничивающие использование автомобильных дорог грузовиками, могут повлиять на распределение грузов между видами транспорта, хотя в некоторых случаях мо-

гут возникать проблемы совместимости таких физических ограничений с целями торговой политики. В каждом случае все аспекты затрат и выгод таких мероприятий должны быть тщательно рассмотрены.

Один из примеров – запрет в Швейцарии на вождение автотранспортных средств ночью, который меняет накладные расходы транспортировки грузов, к примеру, между Италией и Северной Европой, в пользу железнодорожных и особенно комбинированных перевозок.

Ограничения на конкретных маршрутах представляются более приемлемыми, чем всеобщие – типа национальных квот на движение грузовиков. В некоторых случаях также могут быть эффективны для решения местных экологических проблем мероприятия по перенаправлению транспортных потоков (мимо города или деревни).

Однако ограничение движения в выходные и праздничные дни требует значительно более эффективного обеспечения информацией грузоотправителей для избежания простоя грузовых автомобилей на границах.

3. Характеристика рынка пассажирских железнодорожных перевозок в государствах ЕЭП

Традиционно выделяют три основных сегмента рынка пассажирских железнодорожных перевозок, связанных с дальностью поездки (см. Рисунок 28).



Рисунок 28. Сегменты рынка пассажирских перевозок железнодорожным транспортом. Пригородный сегмент охватывает зону тяготения городов и городских агломераций. Как правило, он не больше 100–150 км. В него также традиционно включаются внутригородские перевозки, осуществляемые пригородными электро- или дизель-поездами, делающими промежуточные остановки в городской черте. В результате реформ на железнодорожном транспорте в отдельных государствах – членах ЕЭП были выделены пригородные и региональные пассажирские компании, занимающиеся перевозками в данном сегменте.

Местное сообщение охватывает перевозки в пределах одной железной дороги на территории одной или двух смежных областей (как правило, не более 500–600 км). Перевозки в местном сообщении занимают промежуточное положение между пригородным и дальним сообщением и могут обслуживаться как региональными компаниями – операторами, так и компаниями

дальнних пассажирских перевозок. Европейский опыт показывает, что наибольшей конкурентоспособностью в данном сегменте обладают скоростные и высокоскоростные поезда.

Дальнее сообщение охватывает перевозки, как правило, на расстояния более 600 км, а также международное (межгосударственное сообщение).

Рынок пассажирских перевозок характеризуется более высокой конкуренцией между железнодорожным и другими видами транспорта. В отличие от грузовых перевозок в этой конкуренции участвуют, помимо автобусного транспорта общего пользования, также личные автомобили (короткие и средние расстояния), а также гражданская авиация (далнее сообщение). Самые железнодорожные пассажирские перевозки отличаются по скорости и времени в пути, стоимости проезда, набору услуг в пути следования, регулярности и доступности.

Пассажирское сообщение более емкое, чем грузовое, с точки зрения удельной потребности в транспортной сети, персонале и т.д. Одна из важнейших задач железнодорожного транспорта – повышение эффективности пассажирских перевозок, преодоление убыточности отдельных видов пассажирских сообщений (в частности в пригородном).

Институциональные преобразования, происходящие в сфере железнодорожного транспорта государств – членов ЕЭП, в значительной степени затронули и функционирование рынка пассажирских перевозок.

В настоящее время рынок железнодорожных пассажирских перевозок имеет существенные отличия в отдельных государствах ЕЭП и характеризуется следующими основными особенностями.

Республика Беларусь

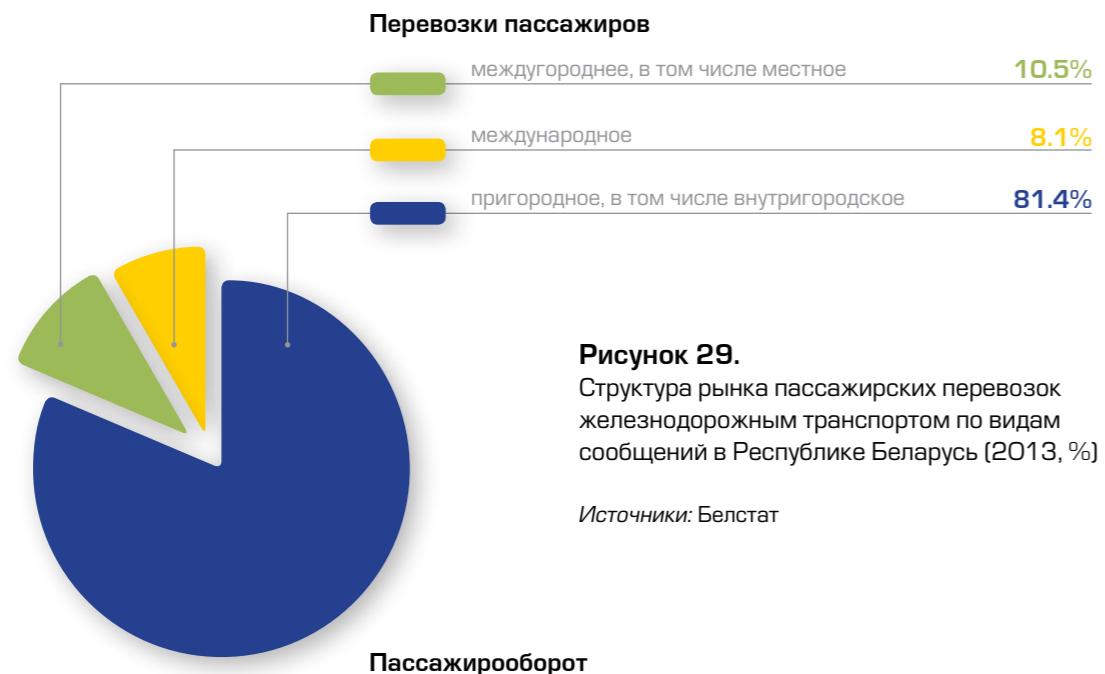
В среднем за год в Республике Беларусь пассажирскими поездами перевозится около 100 млн пассажиров. Пассажирское железнодорожное сообщение связывает Беларусь со столицами и административными центрами России, Украины, Молдовы, Литвы, Латвии, Казахстана и странами Западной Европы. Маршрутная сеть внутри страны охватывает более 2100 населенных пунктов.

Динамика и структура перевозок пассажиров и пассажирооборота по видам сообщений, а также средней дальности перевозки одного пассажира в Республике Беларусь приведены в Таблице 9 и на Рисунке 29.

Таблица 9.
Динамика объемов перевозок пассажиров, пассажирооборота и средней дальности перевозки одного пассажира по видам сообщений в Республике Беларусь (2000–2013)

Источник: Белстат

Вид сообщения	2000	2005	2008	2010	2011	2012	2013
Перевозки пассажиров (млн человек)							
пригородное, включая внутригородское	149.8	89.1	71.9	67.9	72.5	81.6	81.8
междугородное, включая местное	9.8	7	7.5	8.3	9.1	10.4	10.6
международное	8.2	8.4	8.6	7.4	7.4	8.5	8.1
Пассажирооборот (млн пасс.-км)							
пригородное, включая внутригородское	12857	5800	3416	2987	3198	3574	3534
междугородное, включая местное	2654	1880	1981	2168	2408	2766	2851
международное	2211	2671	2791	2423	2335	2695	2592
Средняя дальность перевозки одного пассажира (км)							
пригородное, включая внутригородское	85.8	65.1	47.5	45.3	44	44.1	43.8
междугородное, включая местное	270.8	268.6	264.1	263.7	261.2	264.6	266
международное	269.6	318	324.5	324.7	327.4	315.5	317



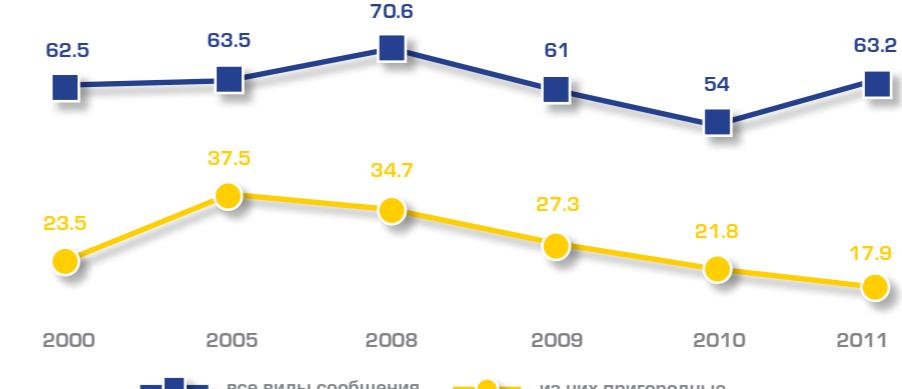
Перевозки пассажиров обеспечиваются Белорусской железной дорогой (Белорусская Чугунка, БЧ), структурно включающей в себя шесть отделов по организации пассажирских перевозок в Минске, Бресте, Гомеле, Могилеве, Витебске, Барановичах; шесть вагонных участков, расположенных в Минске, Барановичах, Бресте, Гомеле, Могилеве, Витебске; дорожное и линейные бюро по распределению и использованию мест в пассажирских поездах. В республике функционируют 20 крупных железнодорожных вокзалов с развитой инфраструктурой и комплексом услуг для пассажиров. Продажа проездных документов на пассажирские поезда полностью автоматизирована и осуществляется через АСУ «Экспресс-3».

Пассажирские перевозки убыточны для Белорусской железной дороги. В частности, дальние перевозки компенсируются платой за проезд только на 60–70%, пригородные – на 20% (см. Рисунок 30).

С 2010 года Белорусская дорога реализует проект «Новый формат пассажирских перевозок», представляющий собой комплексную систему мероприятий, направленных на эффективное удовлетворение потребностей пассажиров в транспортном обслуживании с использованием новых технологических решений и современного подвижного состава.

Проект ориентирован на развитие и совершенствование внутригородских железнодорожных перевозок, а также региональных, межрегиональных и международных транспортных связей.

В рамках проекта железнодорожные перевозки разделены на городские, региональные (бизнес и эконом-классы), межрегиональные (бизнес и эконом-классы), международные и коммерческие линии. С 2011 года начали действовать городские линии в пределах Минска и его городов-спутников. Первая линия от станции Минск-Пассажирский до станции Беларусь в тестовом режиме была запущена 1 июля 2011 года²³.



С 10 сентября 2011 года открыто регулярное движение по первому маршруту. В настоящее время на линии Минск-Пассажирский – ст. Беларусь поезда курсируют 28 раз в день в прямом и обратном направлениях. За девять месяцев 2013 года городская электричка перевезла 1.45 млн пассажиров.

С 7 ноября 2013 года открыт второй маршрут Минск-Пассажирский – ст. Руденск. Поезда курсируют девять раз в день в прямом и обратном направлениях.

Региональные линии осуществляют перевозки пассажиров в пределах административных границ области и за ее пределы до железнодорожных станций (остановочных пунктов), расположенных в ближайшем городе областного подчинения смежной области, но не далее ее областного центра. Первый состав региональных линий бизнес-класса отправился 19 ноября 2011 года из Бреста. С 1 мая 2012 года действуют региональные линии эконом-класса.

В настоящее время организованы перевозки пассажиров современным подвижным составом серии ЭПГ по маршруту Минск-Пассажирский – Ждановичи – Заславль и Минск-Пассажирский – Колядичи – Руденск. Открыто регулярное движение электропоездов региональных линий бизнес-класса по маршрутам Минск – Барановичи, Барановичи – Брест, Минск – Орша, Минск – Бобруйск, Минск – Жлобин, Орша – Кричев – Коммунары, Могилев – Коммунары.

В декабре 2013 года началась поставка в Республику Беларусь электропоездов региональных линий бизнес-класса в пятивагонном исполнении производства компании Stadler Bussnang AG (Швейцария). С 2014-го эти поезда будут использоваться на линии Минск – Барановичи – Брест.

²³ Городские линии. www.rw.by

Межрегиональные линии осуществляют перевозки пассажиров между Минском и областными центрами, а также между отдельными областными центрами. Под коммерческими линиями понимаются перевозки пассажиров на договорных условиях, однако их осуществление по состоянию на март 2014 года пока не начато.

Общий парк пассажирских вагонов Белорусской железной дороги насчитывал по состоянию на конец 2013 года около 1700 вагонов. Средний срок службы пассажирских вагонов – около 23 лет, износ их парка составляет около 56%.

Республика Казахстан

По сравнению с Беларусью рынок пассажирских перевозок железнодорожным транспортом в Казахстане имеет принципиальные отличия. Они связаны с территориальными факторами – значительно меньшим удельным весом и физическим объемом пригородных и внутригородских сообщений (осуществляются преимущественно автобусами), большей средней дальностью перевозок в международном (республиканском) и международном сообщениях.

Динамика и структура перевозок пассажиров и пассажирооборота по видам сообщений, а также средней дальности перевозки одного пассажира в республике приведена в Таблице 10 и на Рисунке 31.

Вид сообщения	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Перевозки пассажиров (млн человек)						
пригородное	2.8	3.3	3.43	3.69	3.96	4.16
республиканское	10.75	10.86	12.07	13.1	16.44	18.18
международное	4.2	4.49	4.06	3.72	3.95	3.87
Пассажирооборот (млрд пасс.-км)						
пригородное	0.3	0.4	0.4	0.5	0.6	0.61
республиканское	10.2	10.5	11.5	12.6	14.8	16.07
международное	4.2	3.8	4.1	3.5	3.9	3.92
Средняя дальность перевозки одного пассажира (км)						
пригородное	107.1	121.2	116.6	135.5	151.5	146.2
республиканское	948.8	966.9	952.8	961.8	900.2	884.1
международное	1000	846.3	1009.9	940.9	987.3	1012.3

Таблица 10.
Динамика объемов перевозок пассажиров, пассажирооборота и средней дальности перевозки одного пассажира по видам сообщений в Республике Казахстан (2008–2013)

Источник: Казстат

В условиях реформирования железнодорожного транспорта в Казахстане услуги по перевозкам пассажиров отделены от инфраструктурной деятельности. В 1998 году было создано дочернее государственное предприятие «Пассажирские перевозки», входящее в структуру республиканского государственного предприятия «Казахстан темир жолы», в 2002-м его преобразовали в акционерное общество. Два года спустя в результате реструктуризации в составе АО «Пассажирские перевозки» было создано шесть дочерних акционерных обществ: «Алматинский вагоноремонтный завод», «Вокзал-сервис», «Пригородные перевозки», «Багажные перевозки», «Пассажирская лизинговая вагонная компания», «Вагонсервис», ТОО «Жолсерик-Алматы» [в 2005-м переименованное в компанию «Жола-ушылартранс»]. 25 декабря 2004 года постановлением правительства АО «Пассажирские перевозки» присвоен статус национального перевозчика.

В настоящее время в структуру АО «Пассажирские перевозки» входят четыре филиала («Южный», «Западный», «Северный» и «Экспресс») и три



Рисунок 31.
Структура рынка пассажирских перевозок железнодорожным транспортом по видам сообщений в Республике Казахстан (2013, %)

Источники: Казстат



дочерние компании (АО «Пригородные перевозки», АО «Вагонсервис», АО «Пассажирская лизинговая вагонная компания») со 100%-ным государственным участием.

Компания осуществляет функции по перевозке пассажиров, багажа и грузобагажа, почтовых отправлений в международных и внутриреспубликанских сообщениях; содержание и эксплуатацию пассажирского подвижного состава, техническое обслуживание и обеспечение ремонта подвижного состава.

В рамках программы реструктуризации железных дорог Министерство транспорта и коммуникаций Казахстана впервые на постсоветском пространстве применило практику субсидирования убытков компаний-операторов при осуществлении пассажирских перевозок по социально значимым маршрутам.

Помимо национального государственного перевозчика в республике созданы и функционируют частные компании – операторы пассажирских перевозок. Одна из них – пассажирская компания «Туран Экспресс», созданная в 2006 году и владеющая собственным парком из более чем 100 пассажирских вагонов. В настоящее время она обслуживает несколько республиканских маршрутов, в том числе составами фирменных поездов, включая важнейшее направление Астана – Алматы. Другие сегменты работы компании – перевозки мелких грузовых отправлений и багажа парком багажных вагонов, перевозки в вагонах

повышенной комфортности, вахтовые перевозки, а также дополнительный вид бизнеса по осуществлению автобусных перевозок.

Одно из направлений пассажирских перевозок в Казахстане – развитие скоростных сообщений. Первый поезд «Тулпар» был запущен в 2003 году между Астаной и Алматы, сократив время в пути с 22 до 12 часов. За последние 10 лет интенсивность движения и объемы скоростных перевозок пассажиров существенно выросли, что обеспечивает Казахстану роль лидера с точки зрения динамики объемов железнодорожных перевозок пассажиров и пассажирооборота на всем Едином экономическом пространстве.

В 2013 году запущены два новых скоростных поезда сообщением Астана – Атырау, Алматы – Атырау. В 2014-м планируется запустить еще пять поездов сообщением Астана – Кызылорда, Алматы – Актобе, Астана – Усть-Каменогорск, Алматы – Усть-Каменогорск, а также международный скоростной экспресс Алматы – Ташкент.

Российская Федерация

В отличие от других государств – членов ЕЭП, в Российской Федерации основную роль при формировании объема пассажирских перевозок играет пригородное сообщение. В 2013

Вид сообщения	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Перевозки пассажиров (млн человек)						
пригородное * ¹	1160	1019	832	878.3	932.1	951.4
далнее ** ²	136	118	115	114.7	126.4	128.2
международное*** ³	0.4	0.3	0.3	0.2	0.3	0.3
Пассажирооборот (млрд пасс.-км)						
пригородное * ¹	46.8	38.5	27.9	28.2	21.8	24
далнее ** ²	129.1	113	111	111.4	122.8	123.9
международное*** ³	0.4	0.3	0.3	0.2	0.3	0.3
Средняя дальность перевозки одного пассажира (км)						
пригородное * ¹	40.3	37.8	33.5	32.1	23.4	25.2
далнее ** ²	949.3	957.6	965.2	968.7	971.2	966.5
международное*** ³	1017.6	1005.4	1012.9	1029.7	1056.2	1064.7

Таблица 11. Источник: Примечания: *) пригородное сообщение, включая городское; **) дальнее сообщение, включая международное; ***) международное сообщение поездами формирования российских железных дорог (то есть без учета объемов перевозок и пассажирооборота, выполняемых поездами формирования иностранных государств)

году на него приходилось более 88% от общего объема отправленных пассажиров на железнодорожном транспорте (см. Таблицу 11, Рисунок 32). Убыточность перевозок пассажиров в пригородном сообщении, а также недостаточность средств в бюджетах большинства субъектов Федерации привели к сокращению числа пар пригородных поездов и соответствующему переключению пассажиропотоков на альтернативные виды транспорта, в первую очередь автобусы. Устойчивые тенденции автомобилизации населения в России вели также к переключению платежеспособной части пассажиропотока на личные автомобили. Исключением из общей тенденции стали перевозки пассажиров из центров российских агломераций в аэропорты специальными электропоездами – аэроэкспрессами.

Источник: Росстат, пассажирооборот по отдельным видам сообщений в 2012–2013 годах – экспертная оценка



Рисунок 32.
Структура рынка пассажирских перевозок железнодорожным транспортом по видам сообщений в Российской Федерации (2013, %)

Источники: Росстат



Средняя дальность перевозки пассажира в дальнем внутригосударственном и международном сообщениях составляла порядка 1 тыс. км и за период с 2008 по 2013 год немного увеличилась. В то же время средняя дальность пригородных перевозок устойчиво сокращалась – с 40 км в 2008 году до 25 км в 2013-м, что сказалось на сокращении доли пригородного сообщения в пассажирообороте железнодорожного транспорта.

Объем пригородных железнодорожных перевозок сократился за последние шесть лет на 18%, а пассажирооборот в пригородном сообщении – почти вдвое.

На фоне стагнации пригородного сообщения перевозки пассажиров в дальнем сообщении сокращались менее значительными темпами. В последние годы все более значимым был эффект переключений пассажиропотоков на автобусы (средние расстояния) и гражданскую авиацию. В частности, поездка на автобусе между Москвой и городами европейской части России дешевле проезда в плацкартном вагоне. С учетом действующей программы субсидирования авиаперелет между Москвой и Хабаровском обходится пассажиру также дешевле, чем поездка в плацкартном вагоне скорого поезда.

Прирост объемов пассажирских перевозок и пассажирооборота железнодорожного транспорта в 2011–2013 годах (см. Таблицу 11) был достигнут преимущественно за счет развития скоростных перевозок, в первую очередь между Москвой и Санкт-Петербургом.

Объемы международных перевозок поездами российского формирования незначительны и составляют 0.3 млн человек. По состоянию на 2013 год на поезда российского формирования приходилось всего 1.5% от объема международных железнодорожных перевозок между Российской Федерацией и зарубежными странами. Практически весь объем международных пассажирских перевозок между Россией и другими государствами ЕЭП выполнялся поездами, принадлежащими соответственно казахстанским пассажирским операторам и Белорусской железной дороге.

Структурная реформа железнодорожного транспорта, проводимая в России, оказала существенное влияние на процесс осуществления пассажирских перевозок, особенно в сфере пригородных и дальних сообщений.

В соответствии с программой структурной реформы были созданы специализированные операторы – пригородные пассажирские компании (ППК). Изначально предполагалось, что им на праве собственности будут принадлежать мотор-вагонный подвижной состав, депо, терминалы комплексы на вокзалах для обслуживания пригородного сообщения. ППК должны были частично или полностью принадлежать субъектам Федерации и муниципальным органам власти, которым от федерального железнодорожного транспорта передавались бы функции по организации пригородного сообщения вместе с полномочиями по регулированию тарифов. Органам законодательной и исполнительной власти субъектов РФ «рекомендовалось» обеспечить полную компенсацию убытков от пригородных перевозок пассажиров. Программа реформирования также предусматривала, что в случае невыделения из регионального бюджета (бюджета субъекта Федерации) средств на возмещение соответствующей части убытков пассажирской компании тарифы должны устанавливаться на уровне не меньшем, чем экономически обоснованные затраты. На завершающем этапе реформирования допускалась продажа лицензий на осуществление пригородных перевозок в течение определенного срока действия (франшиз)²⁴.

Значительная часть предусмотренных организационных преобразований к началу 2014 года была произведена. Вместо одного центра ответственности за пригородное железнодорожное сообщение в стране – МПС России (а позднее – ОАО «РЖД») систему организации пригородных железнодорожных перевозок теперь составляют четыре ключевые группы субъектов: федеральные органы исполнительной власти, ОАО «РЖД», субъекты РФ и пригородные пассажирские компании (см. Рисунок 33).

Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте в части пригородных перевозок была реализована лишь частично. В числе собственников созданных пригородных пассажирских компаний региональные администрации и независимый транспортный бизнес представлены слабо. Не произошла также передача подвижного состава, депо и других активов в имущественный комплекс пригородных пассажирских компаний, которые сейчас владеют только кассовым оборудованием, используемым для продажи билетов. Действующая нормативно-правовая база очень обтекаема и наделяет субъекты РФ полномочиями по регулированию тарифов на пригородные поезда и не содержит норм, обязывающих региональные администрации устанавливать тарифы и предусматривать субсидии, в полном объеме компенсирующие выпадающие доходы перевозчиков при назначении тарифов ниже себестоимости перевозки в соответствии с фактическими объемами пригородных перевозок.

Пригородные пассажирские перевозки на железных дорогах России в большинстве случаев продолжают оставаться убыточными, поскольку большинство регионов устанавливают тарифы на уровне ниже себестоимости. Лишь 10 из 26 пригородных пассажирских компаний вышли на безубыточный уровень работы. В условиях недостаточного уровня субсиди-

рования со стороны региональных органов, а также сокращения субсидий из федерального бюджета основные убытки от пригородных перевозок вынуждено покрывать ОАО «РЖД».

По данным РЖД, с 2010 года ППК, которым не платят регионы, задолжали Российским железнодорожным дорогам 36.6 млрд рублей, а общий дефицит финансирования в 2013-м составил 7.1 млрд рублей.

В бюджете России на 2014 год предусмотрено только 12.5 млрд рублей на возмещение потерь в доходах ОАО «РЖД» от оказания услуг инфраструктуры при перевозках пассажиров в пригородном сообщении, вдвое меньше уровня государственной поддержки, выделенной на эти цели в 2012 году.

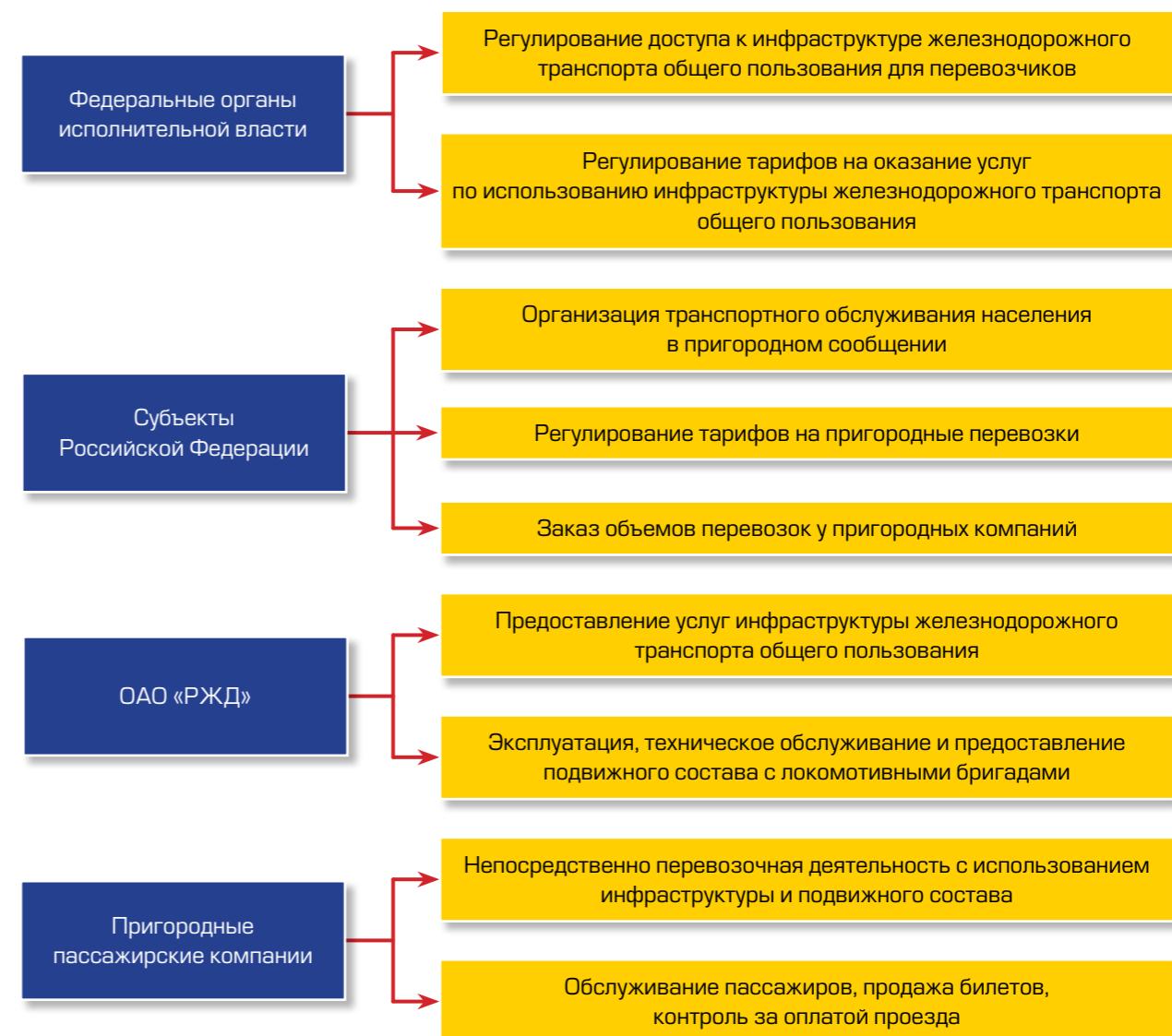
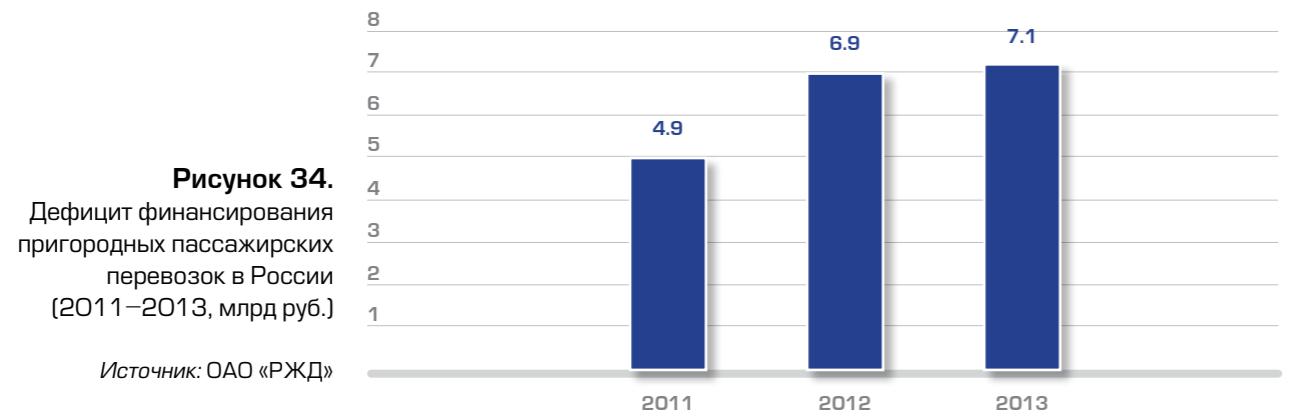


Рисунок 33.
Субъекты организации пригородных пассажирских перевозок в России

²⁴ Трудов О., Алексеев Е. Пригородные железнодорожные перевозки: проблемы и пути решения. «Экономика железных дорог». Июль. 2012.

3. Характеристика рынка пассажирских железнодорожных перевозок в государствах ЕЭП



17 марта 2014 года правительство Российской Федерации рассмотрело долгосрочную модель организации пригородного сообщения железнодорожным транспортом и одобрило концепцию развития пригородных пассажирских перевозок, а также план по ее реализации.

В документе, в частности, закреплено обязательство регионов организовывать этот вид сообщения посредством госзаказа. В то же время концепция предусматривает возможность местных властей отказаться от электричек в пользу доставки пассажиров другими видами транспорта. Прописана и обязанность регионов регулировать тарифы на проезд с условием возмещения из местных бюджетов выпадающих доходов пригородных компаний. Министерство транспорта РФ наделяется дополнительными полномочиями и сможет согласовывать и регулировать региональные планы и объемы по железнодорожному сообщению. Федеральный центр при этом обязан обеспечивать постоянное и долгосрочное (до 15 лет) субсидирование содержания федеральной инфраструктуры железнодорожного транспорта.

Структура российских ППК представлена в Таблице 12.

Кроме того, на рынке пригородных перевозок работают два оператора, предоставляющие услуги перевозки пассажиров с малым количеством остановок в поездах повышенной комфортности:

- ООО «Аэроэкспресс» (оператор пригородных экспресс-поездов, связывающих Москву, Сочи, Екатеринбург, Владивосток и другие города с аэропортами);
- ООО «Межрегиональная пассажирская компания» (экспресс-перевозки в Саратовской и Волгоградской областях).

Опыт компании «Аэроэкспресс» особенно показателен: создан новый рынок транспортных услуг, спрос на которые устойчиво растет, а деятельность компании является рентабельной.

Компания на 25% принадлежит ОАО «РЖД», на 75% – частным инвесторам, в том числе 50% акций находится у ООО «Дельта-Транс-Инвест», входящего в группу компаний «Трансгрупп АС». В настоящее время ООО «Аэроэкспресс» входит в международную ассоциацию интерmodalных перевозчиков International Air Rail Organization (IARO).

По итогам 2013 года более 20.1 млн пассажиров воспользовались услугами компании, включая маршруты в Москве, Казани, Владивостоке, а также пригородный маршрут до г. Лобни (см. Таблицу 13).

Всего на маршрутах компании эксплуатируется 22 электропоезда: моделей ЭД4МКМ-АЭРО, ЭД4МК, ЭД4М, ЭД9М и ЭМ2И, выполняющих 189 рейсов в сутки. Семь современных электропоездов серии АЭРО находятся у компании в собственности и из-

3. Характеристика рынка пассажирских железнодорожных перевозок в государствах ЕЭП

Группа ППК по собственности	Название ППК	Собственники
Две ППК, в которых более 25% акций принадлежит частным инвесторам	ОАО «Московско-Тверская ППК» ОАО «Центральная ППК»	<ul style="list-style-type: none"> ОАО «РЖД» – 50% минус 2 акции Тверская область – 25% +1 акция ООО «Дельта-транс-инвест» – 25% +1 акция ОАО «РЖД» – 25% + 1 акция Московская область – 25% +1 акция ООО «Московская пассажирская компания» – 50% минус 2 акции
Четыре ППК, в которых 100% минус одна акция принадлежит ОАО «РЖД»	ОАО «Башкортостанская ППК» ОАО «Калининградская ППК» ОАО «Пассажирская компания Сахалин» ОАО «Северная ППК»	<ul style="list-style-type: none"> ОАО «РЖД» – 100% минус 1 акция «Желдорреформа» – 1 акция ОАО «РЖД» – 100% минус 1 акция «Желдорреформа» – 1 акция ОАО «РЖД» – 100% минус 1 акция «Желдорреформа» – 1 акция
14 ППК, 50% акций которых у ОАО «РЖД», остальные у субъектов РФ	ОАО «Алтай-пригород» ОАО «Волгоград-транспригород» ОАО «Забайкальская ППК» ОАО «Краспригород» ОАО «Кузбасс-пригород» ОАО «Омск-пригород» ОАО «Пермская пригородная компания» ОАО «Саратовская ППК» ОАО «Свердловская К» ОАО «Северо-Западная ППК» ОАО «Северо-Кавказская ППК» ОАО «ППК Черноземье» ОАО «Экспресс Приморья» ОАО «Экспресс-пригород»	<ul style="list-style-type: none"> ОАО «РЖД» – 100% минус 1 акция «Желдорреформа» – 1 акция ОАО «РЖД» – 50% Субъекты Федерации – 50%
Пять ППК, более 50% акций которых находятся у субъектов РФ, остальные у ОАО «РЖД»	ОАО «Кубань экспресс-пригород» ОАО «Самарская ППК» ОАО «Содружество»	<ul style="list-style-type: none"> Субъекты Федерации – более 50% ОАО «РЖД» – менее 50% Субъекты Федерации – более 50% ОАО «РЖД» – менее 50% Субъекты Федерации – более 50% ОАО «РЖД» – менее 50% Субъекты Федерации – более 50% ОАО «РЖД» – менее 50% Субъекты Федерации – более 50% ОАО «РЖД» – менее 50% Субъекты Федерации – более 50% ОАО «РЖД» – менее 50%
Одна ППК, полностью принадлежащая частным инвесторам	ООО «Пермский экспресс»	частные инвесторы – 100% акций

Таблица 12.

Действующие пригородные пассажирские компании в Российской Федерации и их собственники

Таблица 13.
Объемы
перевозок пассажиров
компанией «Аэроэкспресс»
в 2013 году
по направлениям

Направление перевозок	Число перевезенных пассажиров, млн человек	Изменение объема перевозок в 2013 году по сравнению с 2012-м
Москва Пав. – аэропорт Домодедово	7.5	+7.8%
Москва Бел. – аэропорт Шереметьево	6.6	+15.6%
Москва Киевская – аэропорт Внуково	2.6	+25%
Москва Савеловская – Лобня	2.5	+19.6%
Другие направления (Владивосток – аэропорт Кневичи, Казань – аэропорт и др.)	0.9	...

готовлены по ее специальному заказу на Демиховском машиностроительном заводе, выпускающем более 80% всех электропоездов, производимых в государствах – членах ЕЭП.

В июне 2015 года «Аэроэкспресс» планирует запустить новый двухуровневый подвижной состав швейцарской компании Stadler Rail AG, контракт стоимостью €685 млн был подписан 28 мая 2013-го. Согласно условиям контракта Stadler должна поставить 25 поездов (118 вагонов): 16 – в четырехвагонной составности и 9 – в шестивагонной до конца 2016 года. Новые двухуровневые поезда будут использоваться на линиях между Москвой и тремя ее крупнейшими аэропортами.

Перевозки пассажиров в дальнем сообщении осуществляет ОАО «Федеральная пассажирская компания» (ФПК) – российская дочерняя компания ОАО «РЖД», предоставляющая услуги по перевозке пассажиров и грузобагажа железнодорожным транспортом.

ФПК начала функционировать 1 апреля 2010 года в качестве перевозчика. Она является субъектом естественной монополии, а ее деятельность на рынке транспортных услуг по перевозке пассажиров подлежит государственному регулированию в соответствии с Федеральным законом от 17 августа 1995 года №147-ФЗ (редакции от 30 декабря 2012 года) «О естественных монополиях».

Федеральной пассажирской компании переданы в собственность пассажирские вагоны, ранее эксплуатировавшиеся ОАО «РЖД». В настоящее время ее парк составляет 24 тыс. вагонов. Услуги локомотивной тяги и диспетчеризации по-прежнему предоставляются РЖД.

На подавляющем большинстве направлений дальних пассажирских перевозок на внутренних маршрутах в России ФПК является монополистом. В настоящее время она получает субсидии из федерального бюджета на покрытие убытков от перевозок пассажиров в плацкартных и общих вагонах.

В структуре ФПК 15 региональных филиалов, 96 структурных подразделений, в том числе 38 пассажирских вагонных депо, 36 вагонных участков, 15 железнодорожных агентств, две дирекции багажных перевозок, четыре дирекции по организации питания, а также три дочерние компании (ООО «НТС», ООО «РЖД Тур», ОАО «ФПК-Логистика»).

Для организации скоростного железнодорожного сообщения в рамках ОАО «РЖД» был создан специализированный филиал – Дирекция скоростного сообщения, которая осуществляет работы по организации скоростного сообщения между Москвой, Санкт-Петербургом и Нижним Новгородом, а также Санкт-Петербургом и Хельсинки.

В соответствии с контрактом между ОАО «РЖД» и немецким концерном Siemens для России было построено и поставлено восемь скоростных поездов Velaro, которые пришли

на смену электропоездам ЭР-200, эксплуатировавшимся на линии Санкт-Петербург – Москва с середины 1980-х годов.

Регулярное сообщение с использованием поездов Velaro RUS, получивших название «Сапсан», началось 17 декабря 2009 года. В декабре 2011-го ОАО «РЖД» сделало заказ еще на восемь поездов, первые два прибыли в Россию в декабре 2013-го. С 20 января по 15 июля 2014 года намечены их испытания, запуск на линии Москва – Санкт-Петербург планируется в августе 2014 года. Компания Siemens AG намерена выполнить поставку всех восьми поездов до конца 2014-го. Особенность новых поездов – возможность формирования сдвоенных составов, что может позволить увеличить провозную способность без увеличения числа пар поездов.

В 2006 году совет директоров ОАО «РЖД» одобрил создание дочернего общества «Скоростные магистрали», которое стало головным предприятием по созданию и эксплуатации высокоскоростных магистралей в Российской Федерации.

В настоящее время ОАО «Скоростные магистрали» начало реализацию проекта по созданию ВСМ Москва – Казань.

4. Характеристика парка грузовых вагонов и рынка железнодорожных перевозок грузов

В настоящее время ключевые проблемы формирования рынка железнодорожных перевозок и транспортно-логистических услуг в государствах ЕЭП – доступ операторских компаний, в том числе частных, к грузовой базе, обеспечение недискриминации при пользовании инфраструктурой общего пользования, регулирование и дерегулирование тарифов на грузовые железнодорожные перевозки, защита и развитие конкуренции.

С учетом особенностей процесса структурного реформирования железнодорожного транспорта в странах ЕЭП основным конкурентным рынком в сфере железнодорожного транспорта грузов является рынок грузовых перевозок, где основными игроками выступают компании-операторы, владеющие собственным подвижным составом.

За последние пять лет парк грузовых вагонов ЕЭП увеличился на 19.4%, причем наиболее динамичный прирост их числа за период с 2008 по 2013 год имел место в Беларуси – более чем на 30% и Казахстане – на 27.4% (см. Таблицу 14).

Таблица 14.

Динамика совокупного парка грузовых вагонов в государствах – участниках ЕЭП (2008–2013, тыс. ед.)

Показатель	2008	2010	2012	2013	2013 / 2008 (%)
Всего грузовых вагонов в ЕЭП	1133.2	1146.8	1293.5	1352.6	119.4
в т.ч.:					
Республика Беларусь	33.6	34.4	42.5	43.7	130.1
Республика Казахстан	95.2	95.7	99.8	121.3	127.4
Российская Федерация	1004.4	1016.7	1151.2	1187.6	118.2

Источники: ОАО «РЖД», БЧ, КТЖ, Белстат, Росстат, Национальное агентство по статистике Республики Казахстан, ИПЕМ

Высокий спрос на грузовые железнодорожные перевозки, образовавшийся в результате динамичного экономического роста в государствах ЕЭП в 2000–2007 годах, привел к значительным объемам закупок нового подвижного состава, а также лизинга вагонов. Восстановление экономики после острой фазы глобального экономического кризиса, произошедшее в 2010–2012 годах, также содействовало росту инвестиционного спроса на грузовой подвижной состав.

Рост парка вагонов происходил с существенным опережением грузооборота железнодорожных дорог общего пользования (без учета промышленного железнодорожного транспорта). Эта тенденция была характерна для всех трех членов ЕЭП (см. Таблицу 15) и привела к снижению производительности вагонного парка, выраженной в числе тонно-км нетто в день, приходящихся на один грузовой вагон (см. Рисунок 35).

Страна	2008	2010	2012	2013 оценка ^{*)}	2013 / 2008 (%)
Республика Беларусь	49	46.2	48.4	41.8	85.2
Республика Казахстан	214.9	213.2	235.9	222.5	103.5
Российская Федерация	2116	2011.3	2222	2159.8	102.1
ИТОГО по ЕЭП	2379.9	2270.7	2506.3	2424	101.9

Таблица 15.
Грузооборот железнодорожного транспорта общего пользования государств – участников ЕЭП (2008–2013, млрд тонно-км)

Источники: Белстат, Росстат, Национальное агентство по статистике Республики Казахстан

Примечание: ^{*)} Оценка на основе фактических данных за первые восемь месяцев 2013 года



Объективной причиной более низкой производительности вагонного парка в Беларуси стали меньшие средние расстояния перевозок грузов по железнодорожным дорогам (в 2012 году 314 км против 800 км в Казахстане и 1747 км в России).

Прирост парка подвижного состава происходил, в первую очередь, за счет компаний – операторов железнодорожных грузовых перевозок, за последние пять лет произошло его удвоение. При этом инвентарный парк вагонов, за исключением Беларуси, стремительно сокращался и в 2013 году составил лишь пятую часть от аналогичного показателя 2008-го (см. Таблицу 16, Рисунок 36). Сокращение инвентарного парка происходило вследствие передачи вагонов национальными железнодорожными компаниями в собственность компаний-операторов, в том числе собственных дочерних и зависимых обществ (ДЗО).

В частности, в России после передачи в 2011 году Второй грузовой компании (в настоящее время ФГК) более 180 тыс. вагонов инвентарного парка более 90% вагонов находится в собственности компаний-операторов, грузовладельцев и лизинговых компаний (см. Рисунок 37).

Весьма значительны в период 2008–2013 годов были и закупки новых вагонов непосредственно у вагоностроительных заводов. Благодаря частным инвестициям вагоностроительная отрасль в государствах СНГ, которая к концу 1990-х проставила практически без заказов (загрузка некоторых

Рисунок 35.
Производительность парка грузовых вагонов в государствах – членах ЕЭП, тонно-км нетто в день в среднем на один грузовой вагон (2008–2013)

Таблица 16.
Динамика инвентарного и приватного парков грузовых вагонов в государствах – участниках ЕЭП (2008–2013, тыс. ед.)

Источники: годовые отчеты ОАО «РЖД», БЧ, КТЖ, Белстат, Национальное агентство по статистике Республики Казахстан

Примечание: *) без учета парка ДЗО ОАО «РЖД», **) с учетом парка ДЗО ОАО «РЖД»

Показатель	2008	2010	2012	2013	2013 / 2008 (%)
Инвентарный парк:					
в т.ч.:	27.1	26.9	31.8	32.6	120.3
Белорусские железные дороги (БЧ)					
Казахстанские железные дороги (КТЖ)	60	52.4	37.6	7.4	12.3
Российские железные дороги (РЖД) *)	404.2	211.7	62.2	67.6	16.7
Парк вагонов компаний – операторов и других собственников:					
в т.ч.:	6.5	7.5	10.7	11.1	170.8
операторы Республики Беларусь					
операторы Республики Казахстан	35.2	43.3	62.2	113.9	323.6
операторы Российской Федерации **)	600.2	805	1089.3	1120	186.6

Рисунок 36.
Динамика инвентарного парка грузовых вагонов и парка компаний – операторов и собственников подвижного состава в рамках ЕЭП (2008–2013, тыс. ед.)



заводов после распада СССР упала пятикратно), начиная с 2003 года показывает устойчивые темпы роста производства. Развитие системы операторских компаний стало катализатором бурного роста вагоностроительной отрасли. Если в начале 2000-х годов в России производилось от 4 до 10 тыс. вагонов в год, то в предкризисном 2008-м – 42.7 тыс. единиц, в 2009-м – 23.4 тыс., а в 2010 году – около 50 тыс. единиц. Здесь важно отметить, что рост вагоностроительной промышленности стал следствием не государственных инвестиций, а развития частной собственности, либерализации вагонной составляющей тарифов и конкуренции на транспортном рынке.

Пик закупок пришелся на 2012 год – только в Беларусь и Казахстане было закуплено в общей сложности свыше 19 тыс. новых грузовых вагонов (см. Рисунок 38).

По данным ИПЕМ, во второй половине 2012 года в России функционировало 695 компаний – операторов, владевших вагонным парком. Из них на долю 21 крупной компании (более 7 тыс. вагонов в каждой) приходилось 601.8 тыс. вагонов (71.8%). При этом удельный вес двух крупнейших операторов – Первой грузовой компании (ПГК) и Федеральной грузовой компании превышал 35%.

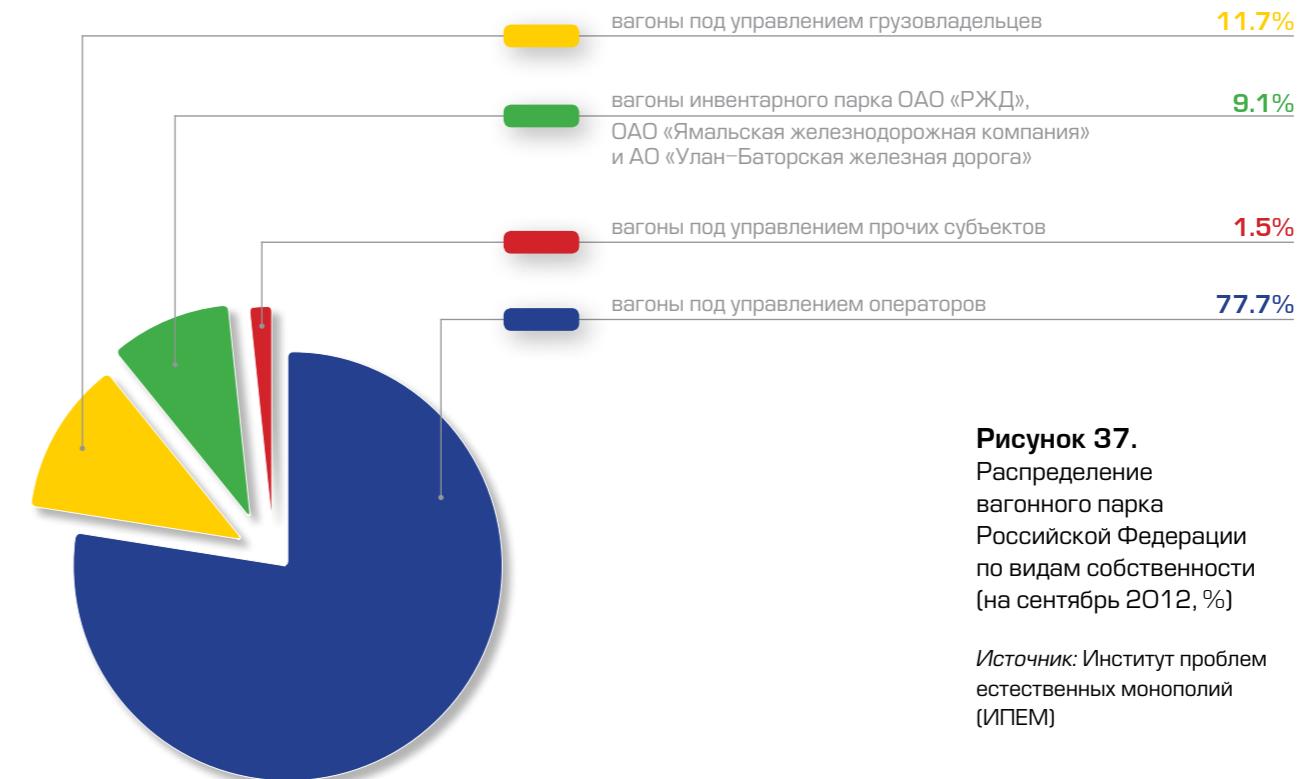
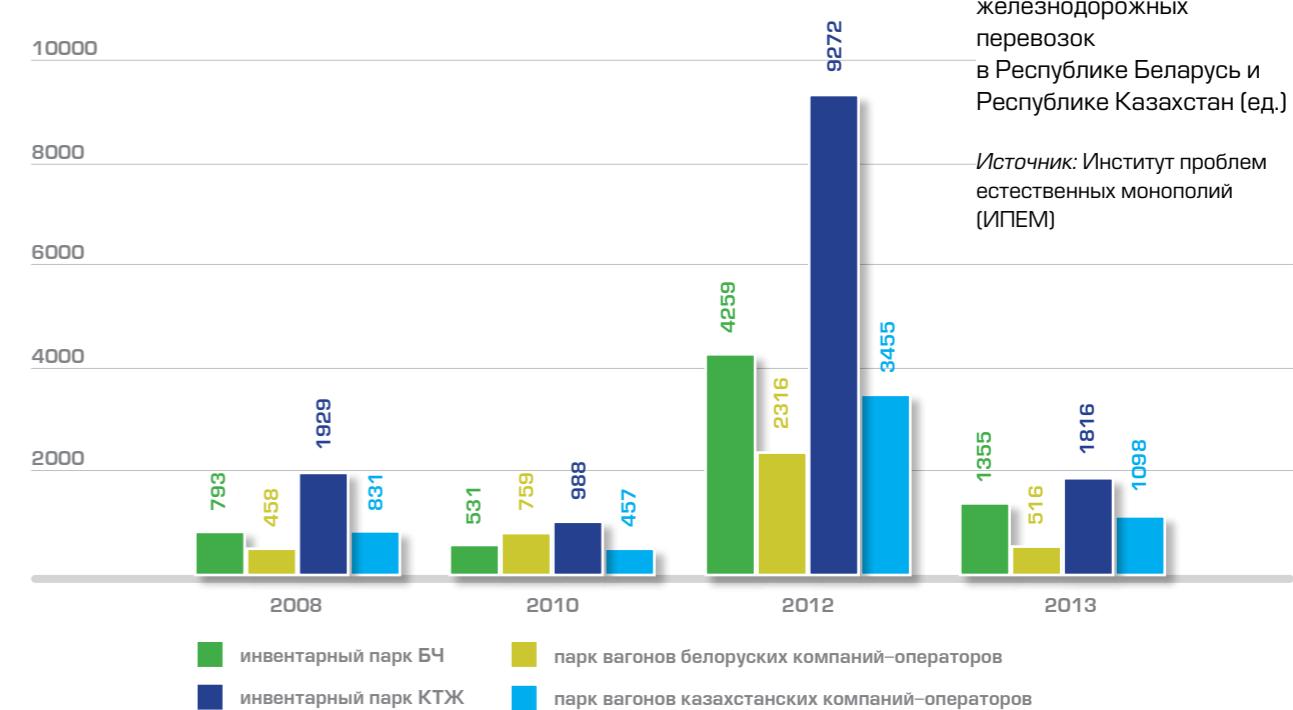


Рисунок 37.
Распределение вагонного парка Российской Федерации по видам собственности (на сентябрь 2012, %)

Источник: Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)



Источник: Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)

Наименование компании–оператора	2008 (на 01.01.2009)	2010 (на 01.01.2011)	2012 (на 01.01.2013)	2013 (на 01.10.2013)
Приватный парк вагонов, всего (ед.)	390 908	516 991	891 604	931 819
в т.ч.:				
ОАО «Первая грузовая компания»	140 000	170 000	177 211	179 800
ОАО «Федеральная грузовая компания»	0	0	175 000	178 000
ОАО «ВТБ Лизинг»	5 383	34 448	54 038	58 878
ОАО «ВЭБ Лизинг»	0	3 782	38 717	45 254
ЗАО «Сбербанк Лизинг»	0	14 117	33 083	38 411
ЗАО «Русагротранс»	2 837	16 278	23 470	24 989
ОАО «Новая перевозочная компания»	3 412	11 290	20 322	20 277
ООО «Независимая транспортная компания»	1 430	17 920	18 986	18 984
ООО «Трансойл»	4 752	7 159	17 313	18 027
ООО «Севтехнотранс»	5 661	8 611	14 276	14 218
ОАО «СГ Транс»	13 905	13 555	14 003	14 126
ООО «Трансфин–М»	402	1 558	9 830	14 116
ООО «Газпромтранс»	9 561	11 147	11 906	12 143
ООО «Промтрансинвест»	0	937	13 383	12 007
ОАО «ГЛК»	0	0	8 501	11 617
ООО «Финтрансгрупп»	0	795	10 047	10 659
ООО «Газтехлизинг»	3 643	3 543	9 832	10 553
ЗАО «Нефтетранссервис»	0	10 194	46	46
ООО «ИнпромЛизинг ЛК»	11 710	10 825	1 765	632

Таблица 17.

Крупнейшие собственники парка грузовых вагонов по Российской Федерации относились 33 компании, владеющие 130.4 тыс. вагонов (15.6%). На долю оставшихся 641 малой компании–оператора приходилось 106.5 тыс. вагонов (12.6%). Из указанных 641 малого оператора 247 имеют парк вагонов 20 и меньше (в среднем по 7.6 вагона на компанию). Помимо компаний–операторов, по данным ИПЕМ, 913 компаний–грузовладельцев имеют собственный вагонный парк.

Источники: годовые отчеты ПГК, других операторов рынка, Росбизнесконсалтинг (РБК)

К средним операторам (величина парка от 2 тыс. до 7 тыс. вагонов) относились 33 компании, владеющие 130.4 тыс. вагонов (15.6%). На долю оставшихся 641 малой компании–оператора приходилось 106.5 тыс. вагонов (12.6%). Из указанных 641 малого оператора 247 имеют парк вагонов 20 и меньше (в среднем по 7.6 вагона на компанию). Помимо компаний–операторов, по данным ИПЕМ, 913 компаний–грузовладельцев имеют собственный вагонный парк.

В Республике Казахстан в рамках реализации программы по развитию транспортной инфраструктуры на 2010–2014 годы с 2011–го также осуществляется передача функций оперирования грузовыми вагонами от АО «НК «КТЖ» крупнейшей компании–оператору АО «Казтемиртранс» (АО «КТТ»), проводятся мероприятия по deregулированию вагонной составляющей в общем тарифе за перевозку грузов.

В Республике Беларусь по состоянию на конец 2012 года более 75% вагонного парка принадлежало Белорусским железным дорогам (БЧ), однако и здесь имеет место сокращение удельного веса инвентарного парка в пользу компаний – операторов железнодорожных грузовых перевозок.

Около 85–90% всего вагонного парка государств ЕЭП приходилось на четыре основных типа вагонов – полувагоны, крытые вагоны, цистерны и хопперы. Структура вагонного парка по типам вагонов по состоянию на 01 октября 2013 года представлена на Рисунке 39.

Структура вагонного парка по отдельным странам, годам рассматриваемого периода и участникам рынка железнодорожных перевозок грузов была

неоднородной. В Беларуси в структуре приватного парка высокий удельный вес (более 80%) цистерн, хопперов и прочих вагонов, в то время как в инвентарном парке удельный вес указанных групп вагонов менее половины (см. Таблицу 18).

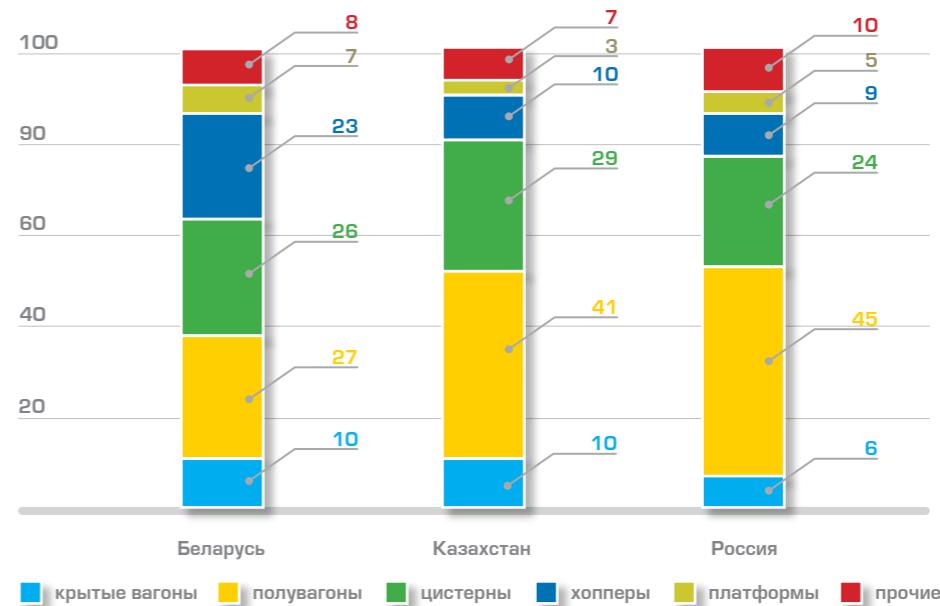


Рисунок 39.
Структура вагонного парка государств – членов ЕЭП по типам вагонов (на 01 октября 2013, %)

Источники: Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ), Росстат, Белстат, Национальное агентство по статистике Республики Казахстан, данные компаний – операторов грузовых железнодорожных перевозок

Типы вагонов	2008		2010		2012		2013	
	инвен-тарный	при-ватный	инвен-тарный	при-ватный	инвен-тарный	при-ватный	инвен-тарный	при-ватный
Всего	27062	6471	26947	7482	31763	10743	32626	11047
в т.ч.:								
полувагоны	6169	57	6385	76	9000	1705	9939	1710
крытые вагоны	4226	54	4143	54	4504	119	4439	133
цистерны	6040	2950	6108	2908	7893	3416	7796	3369
платформы	2998	100	2921	88	2881	86	2794	86
изотермические	95	–	95	–	88	–	78	–
прочие	7534	3310	7295	4356	7397	5417	7580	5749

Инвентарный парк грузовых вагонов Белорусской железной дороги насчитывает около 10 тыс. полувагонов, порядка 8 тыс. цистерн, около 4.5 тыс. крытых вагонов (с учетом вагонов, переоборудованных из рефрижераторных секций), 4.4 тыс. хопперов (3.3 тыс. цементовозов, 0.6 тыс. зерновозов, более 0.5 тыс. дозаторов и минераловозов), 2.8 тыс. платформ, около 0.3 тыс. думпкаров и 0.2 тыс. вагонов других типов.

Таблица 18.
Структура парка грузовых вагонов в Республике Беларусь (2008–2013, ед.)

У белорусских компаний–операторов в собственности находилось 4.7 тыс. хопперов (4.2 тыс. минераловозов, 0.3 тыс. зерновозов, 0.2 тыс. цементовозов и дозаторов), 3.4 тыс. цистерн, свыше 1.7 тыс. полувагонов, почти 0.1 тыс. платформ, 0.4 тыс. думпкаров, около 0.2 тыс. автомобилевозов.

В Республике Казахстан благодаря массовому переводу вагонов из инвентарного парка «Казахстан темир жолы» в собственность дочерней компании–оператора «Казтемиртранс» в 2013 году произошли кардинальные изменения в структуре парка грузовых вагонов (см. Таблицу 19, Приложение 3).

Типы вагонов	2008		2010		2012		2013	
	инвен-тарный	при-ватный	инвен-тарный	при-ватный	инвен-тарный	при-ватный	инвен-тарный	при-ватный
Всего	60007	35166	52410	43305	37559	82152	7373	113890
в т.ч.:								
полувагоны	26313	14256	22811	16190	20862	28947	3321	46100
крытые вагоны	8786	907	7817	1213	396	11056	181	11529
цистерны	7021	14405	6290	20438	6350	28649	228	35246
платформы	6475	31	4364	41	3215	676	1657	2127
изотермические	121	169	117	61	42	53	38	28
прочие	11291	5398	11011	5362	6694	12771	1948	18860

Таблица 19. Структура парка грузовых вагонов в Республике Казахстан (2008–2013, ед.)

В настоящее время в состав приватного парка входит более 35 тыс. цистерн, 46.1 тыс. полувагонов, около 11 тыс. хопперов (6 тыс. зерновозов, 3 тыс. цементовозов, 1.5 тыс. дозаторов и 0.5 тыс. окатышевозов), 11.5 тыс. крытых вагонов (с учетом вагонов, переоборудованных из рефрижераторных секций), 2.1 тыс. платформ, 0.8 тыс. думпкаров и другое.

Источники: Национальное агентство по статистике Республики Казахстан, КТЖ, «Казтемиртранс», данные компаний – операторов грузовых железнодорожных перевозок

В Российской Федерации главной особенностью рынка грузовых вагонов было преимущественное владение специализированным подвижным составом (цистерны, хопперы и другое) частными компаниями – операторами и компаниями – грузовладельцами. Универсальный подвижной состав (полувагоны) относился в большей степени к инвентарному парку, а также парку, переданному в собственность дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД». Структура инвентарного и приватного парков грузовых вагонов показана в Таблице 20 и Приложении 3.

Типы вагонов	2008		2010		2012		2013	
	инвен-тарный	инвен-тарный	инвен-тарный	при-ватный	инвен-тарный	при-ватный	инвен-тарный	при-ватный
Всего	404.9	213.8	813	70.8	1087.7	68.8	1126.5	
в т.ч.:								
полувагоны	221.2	98.8	314.5	17	513	16.8	526.6	
крытые вагоны	55.5	41.5	34.3	7.9	62.3	7.9	65.8	
цистерны	8.4	0.5	251.1	0.4	277.7	0.4	290	
платформы	39.5	30.5	26.9	15.5	39.3	15.6	40.4	
рефрижераторные	1	0.9	7.4	0.2	5.9	0.2	6.1	
транспортеры	1.4	1.3	...	1.2	...	1.2	...	
прочие	77.8	40.2	178.7	28.6	189.5	26.7	197.6	

Таблица 20. Структура парка грузовых вагонов в Российской Федерации (2008–2013, тыс. ед.)

Парк ПГК на начало 2013 года насчитывал 81.5 тыс. полувагонов, 55.5 тыс. цистерн, 16.8 тыс. крытых вагонов, 16.6 тыс. хопперов (10.1 тыс. цементовозов и 6.5 тыс. минераловозов), 6.7 тыс. платформ и 0.1 тыс. прочих вагонов.

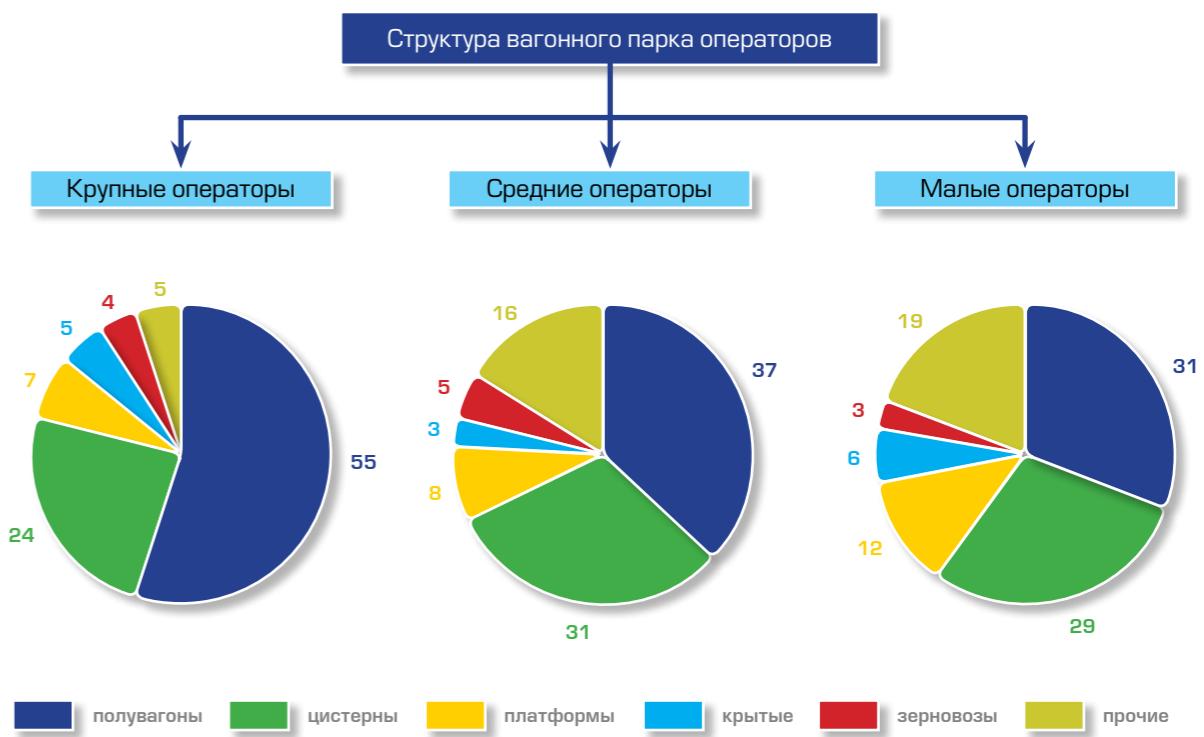
Источники: Росстат, данные компаний – операторов грузовых железнодорожных перевозок, РБК

В парке ФГК к началу текущего года находилось 125.7 тыс. полувагонов, 24.1 тыс. крытых вагонов, более 11.6 тыс. платформ, порядка 2.5 тыс. цистерн и около 0.1 тыс. щеповозов.

Другие российские компании являлись владельцами 320.8 тыс. полувагонов, свыше 218.7 тыс. цистерн, 101.2 тыс. хопперов (37.4 тыс. зерновозов,

26.5 тыс. минераловозов, 17.7 тыс. дозаторов, 15.1 тыс. цементовозов, 2.5 тыс. окатышевозов, 1.1 тыс. хопперов для перевозки гранулированной сажи и свыше 0.9 тыс. хопперов прочих типов – для перевозки глинозема, алюминия и торфа), 42.2 тыс. крытых вагонов (с учетом автомобилевозов и переоборудованных из рефрижераторных секций), 20.2 тыс. думпкаров, 6 тыс. вагонов – рефрижераторов, около 1.2 тыс. транспортеров, 0.9 тыс. щеповозов и 0.5 тыс. вагонов –apatитовозов.

Структура парка существенно отличалась у разных групп компаний – операторов. В этом плане следует отметить: чем крупнее оператор, тем выше удельный вес универсального подвижного состава в структуре его парка (см. Рисунок 40).



Одной из тенденций развития рынка вагонов государств – членов ЕЭП стало создание предприятий по совместной эксплуатации вагонного парка, а также филиалов компаний – операторов одних государств ЕЭП на территории других государств ЕЭП.

В частности, летом 2013 года российская ПГК и «Казтемиртранс» подписали меморандум о стратегическом сотрудничестве компаний в сфере железнодорожных перевозок, ремонта подвижного состава ПГК. Они договорились о взаимодействии в развитии транспортно-логистического бизнеса на территории Казахстана и использовании вагонов собственности КТЖ в перевозках ПГК на полигоне железных дорог России, а также об открытии в Астане представительства ПГК – «Казахстан – Азия». ПГК рассматривает возможность создания в Казахстане дочерней компании с полувагонами и цистернами. Сейчас ПГК эксплуатирует свой парк на территории РК, однако с созданием дочерней компании оператор рассчитывает на более эффективную работу с точки зрения обратной загрузки и простое.

Ранее, в апреле 2012 года, НК «Казахстан темир жолы» и российская управляющая компания UCL Rail подписали договор на текущий отцепочный

Рисунок 40. Структура вагонного парка по группам компаний – операторов в Российской Федерации (на сентябрь 2012, %)

Источник: Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)

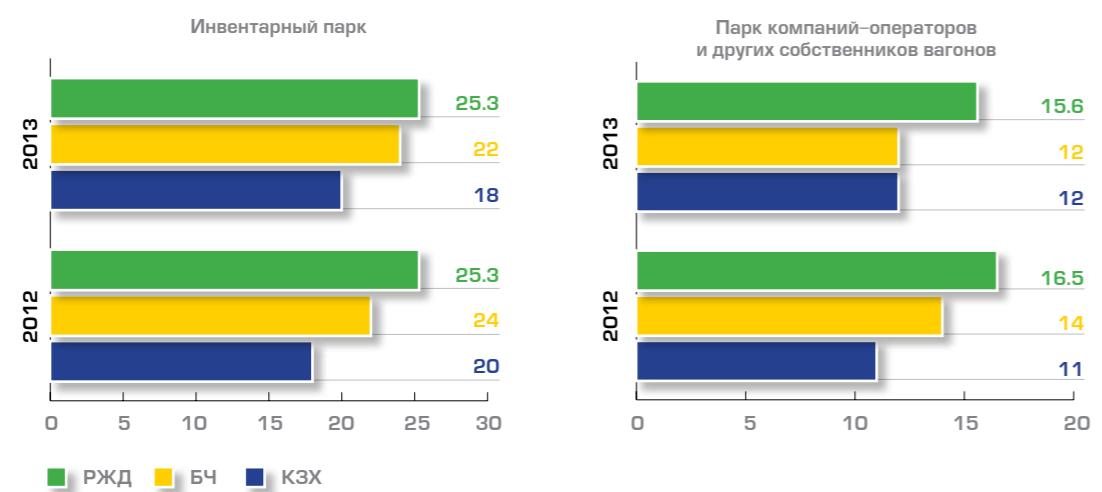
ремонт грузовых вагонов оператора в зоне обслуживания Карагандинского эксплуатационного вагонного депо. Возможность ремонта вагонов позволила UCL Rail сократить время простоя вагонов компании в ремонте и повысить эффективность эксплуатации подвижного состава на полигонах железной дороги Казахстана.

Другим совместным казахстанско-российским предприятием стала компания «Астык Транс», которая специализируется на перевозке зерна и создана на паритетной основе между «Казтемиртранс» и «Русагротранс» – крупнейшим оператором России в сфере железнодорожных перевозок зерновых грузов. Общий вагонный парк совместного предприятия составит порядка 10 тыс. вагонов зерновозов и позволит перевозить до 9 млн тонн зерна в год. Консолидация вагонных парков крупных операторов Казахстана и России создаст условия для повышения эффективности транспортной логистики, позволит снять напряжение в пиковый период перевозок за счет гарантированного обеспечения вагонами, повысит эффективность железнодорожных перевозок зерна, что является основной задачей предприятия.

Наконец, 10 октября 2013 года в рамках форума «Стратегическое партнерство 1520: Восточная и Западная Европа» в Минске главами российских, белорусских и казахстанских железных дорог подписано соглашение о базовых принципах создания и деятельности Объединенной транспортно-логистической компании (ОТЛК), на основании которого будет подготовлено акционерное соглашение.

Рисунок 41.
Средний возраст вагонного парка в государствах – членах ЕЭП (на 01 октября 2013, лет)
Источник: Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)

По оценкам президента ОАО «РЖД» Владимира Якунина, провинцией Чуньцин (КНР) проявлен интерес к использованию железнодорожных маршрутов для транзита китайских грузов в Европу и импорта европейских грузов в Китай. Создание ОТЛК принесет существенные финансовые выгоды как для акционеров, так и для государств – членов ЕЭП. Согласно бизнес-плану общий грузооборот ОТЛК к 2020 году превысит 4 млн ДФЭ. Дополнительный доход национальных железнодорожных компаний от использования инфраструктуры к 2020 году составит около \$1.6 млрд. Кумулятивный вклад в ВВП стран ЕЭП к 2020 году, согласно расчетам, составит \$11.3 млрд, в том числе для России – почти \$5 млрд, для Беларуси – около \$1 млрд, для Казахстана – \$5.3 млрд²⁵.



²⁵ http://www.rw.by/corporate/press_center/corporate_news/2013/10/rukovoditeli_zheleznih_dorog_b/

Интенсивное обновление железнодорожного подвижного состава в государствах ЕЭП способствовало снижению среднего возраста вагонов, используемых для грузовых перевозок. При этом средний возраст приватного парка был существенно ниже среднего возраста вагонов инвентарного парка (см. Рисунок 41).

Средний возраст вагонного парка в Беларуси снижался в последние годы и составлял в среднем на 1 октября 2013-го 22 года по инвентарному парку и 12 лет по парку вагонов компаний-операторов. Снижение среднего возраста инвентарного парка произошло благодаря масштабной закупке Белорусской железной дорогой в 2011–2012 годах свыше 3.7 тыс. новых вагонов, в том числе построенных на Осиповичском вагоностроительном заводе. Закупки включали 2.1 тыс. полуваагонов, 1 тыс. вагонов-цистерн, 550 хоппер-цементовозов и 116 крытых вагонов. В настоящее время в инвентарном парке РБ насчитывается около 3 тыс. полуваагонов старше нормативного срока эксплуатации (22 года). Также имеется значительный парк платформ, превысивших нормативный срок эксплуатации (32 года). При этом у белорусских компаний – операторов подвижного состава нет вагонов, превысивших нормативные сроки эксплуатации (см. Рисунки 42–43).

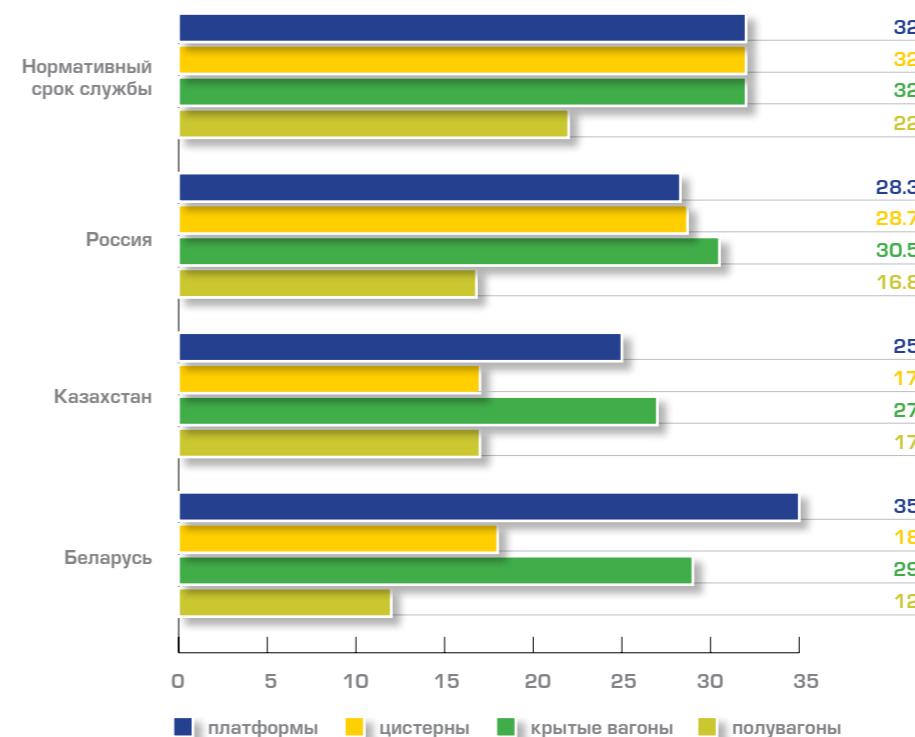


Рисунок 42.
Средний возраст инвентарного парка в государствах – членах ЕЭП по основным типам вагонов (на 01 октября 2013, лет)

Источник: Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ)

По данным Национального агентства по статистике РК, средний возраст инвентарного парка вагонов Казахстанских железных дорог распределялся в 2012 году следующим образом: 37.8% составляли вагоны возрастом до пяти лет, 9.8% – от пяти до 10 лет, 6.4% – от 10 до 15 лет, 0.4% – от 15 до 20 лет, 18.6% – от 20 до 25 лет, 27% – свыше 25 лет.

В парке компаний АО «НК «Казахстан темир жолы» и АО «Казтемиртранс» эксплуатируется более 9.4 тыс. полуваагонов свыше нормативного срока (22 года). По данным АО «Казтемиртранс», общая степень износа эксплуатируемого им парка вагонов превышала в 2012 году 61%. За период с 2013 по 2021 год должно быть списано свыше 30 тыс. вагонов (в том числе более 12 тыс. полуваагонов, 3 тыс. платформ, 5 тыс. крытых вагонов, 3 тыс. цистерн). Общая инвестиционная программа по обновлению вагонного парка АО «Казтемиртранс» в период 2012–2020 годов составляет свыше 44 тыс. новых вагонов.

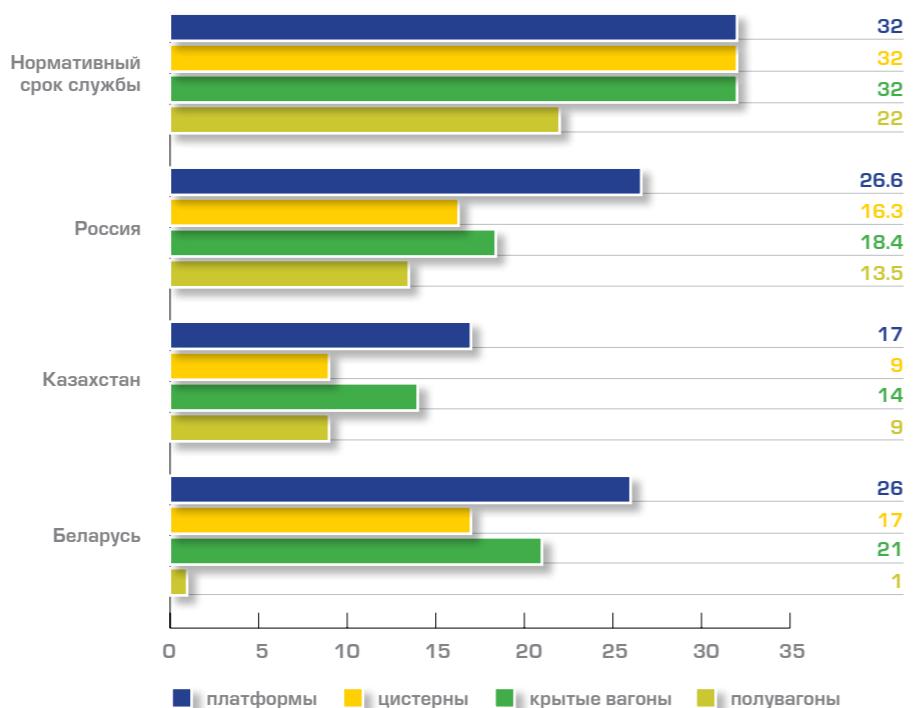


Рисунок 43.

Средний возраст парка компаний-операторов и других собственников подвижного состава в государствах – членах ЕЭП по основным типам вагонов (на 01 октября 2013, лет)

У частных операторских компаний Казахстана в настоящее время около 4.4 тыс. полувагонов имеет срок эксплуатации более 22 лет и подлежит выбытию в ближайшее время.

По данным Федеральной антимонопольной службы РФ, на начало 2013 года средний возраст вагонов в целом по инвентарному и приватному паркам составлял 15.5 года, что позволяет считать вагонный парк страны относительно молодым. Однако существуют серьезные различия по степени износа отдельных типов вагонов и вагонов, принадлежащих разным собственникам. В частности, относительно молодым является специализированный подвижной состав, в то время как универсальные типы вагонов эксплуатируются на сети более продолжительное время. Например, 13.8 тыс. полувагонов, принадлежащих ПГК, и 70.9 тыс. полувагонов ФГК превысили 22-летний срок эксплуатации. Также нормативный срок эксплуатации превышен у 64.8 тыс. полувагонов прочих собственников.

Существенной проблемой рынка железнодорожных грузовых перевозок в рамках ЕЭП, в первую очередь в Российской Федерации, в 2013 году стал переизбыток провозных мощностей вследствие того, что за последние два года участники рынка купили большое количество подвижного состава, удовлетворяя растущий спрос на перевозки, особенно таких грузов, как уголь и строительные материалы.

В 2013 году стали все отчетливее проявляться негативные тенденции в экономике, которые соответствующим образом сказались на динамике железнодорожных перевозок.

Макроэкономическая ситуация в России в начале 2014 года (на момент написания обзора) характеризовалась высокой степенью неопределенности с негативной динамикой ряда статистических показателей.

Указанные негативные тенденции не могли не сказаться на ситуации на вагонном рынке государств ЕЭП, особенно в РФ, где все последние пять лет устойчиво увеличивалось время оборота вагонов – один из ключевых показателей эффективности функционирования вагонного парка и железнодорожной сети в целом (см. Рисунок 44).

По оценкам Минтранса России, в 2013 году вследствие спада объема перевозок и переизбытка вагонного парка более 200 тыс. вагонов стали невостребованными или маловостребованными. Из-за этого существенно снизились рыночные ставки пользования вагонами, что поставило значительную часть компаний – операторов подвижного состава на грань выживания.

Другим негативным следствием стала недозагрузка и простой вагоностроительных предприятий. Согласно данным Росстата, производство грузовых вагонов в январе – июне 2013 года сократилось на 20.9% по сравнению с аналогичным периодом 2012-го – до 27.4 тыс. единиц.

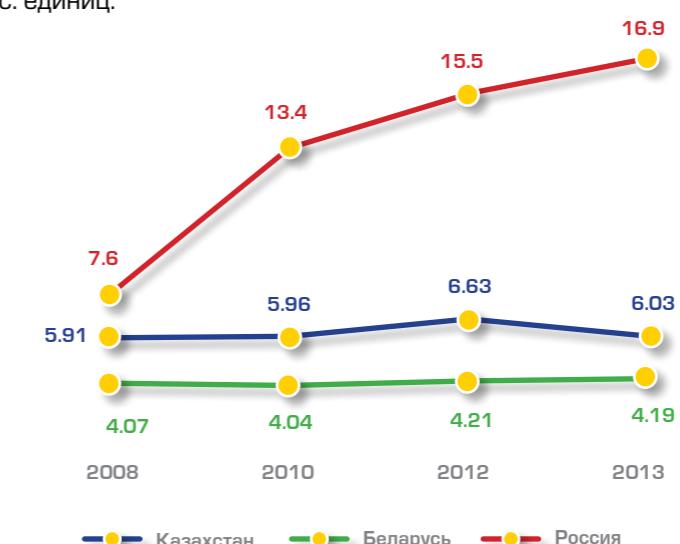


Рисунок 44.

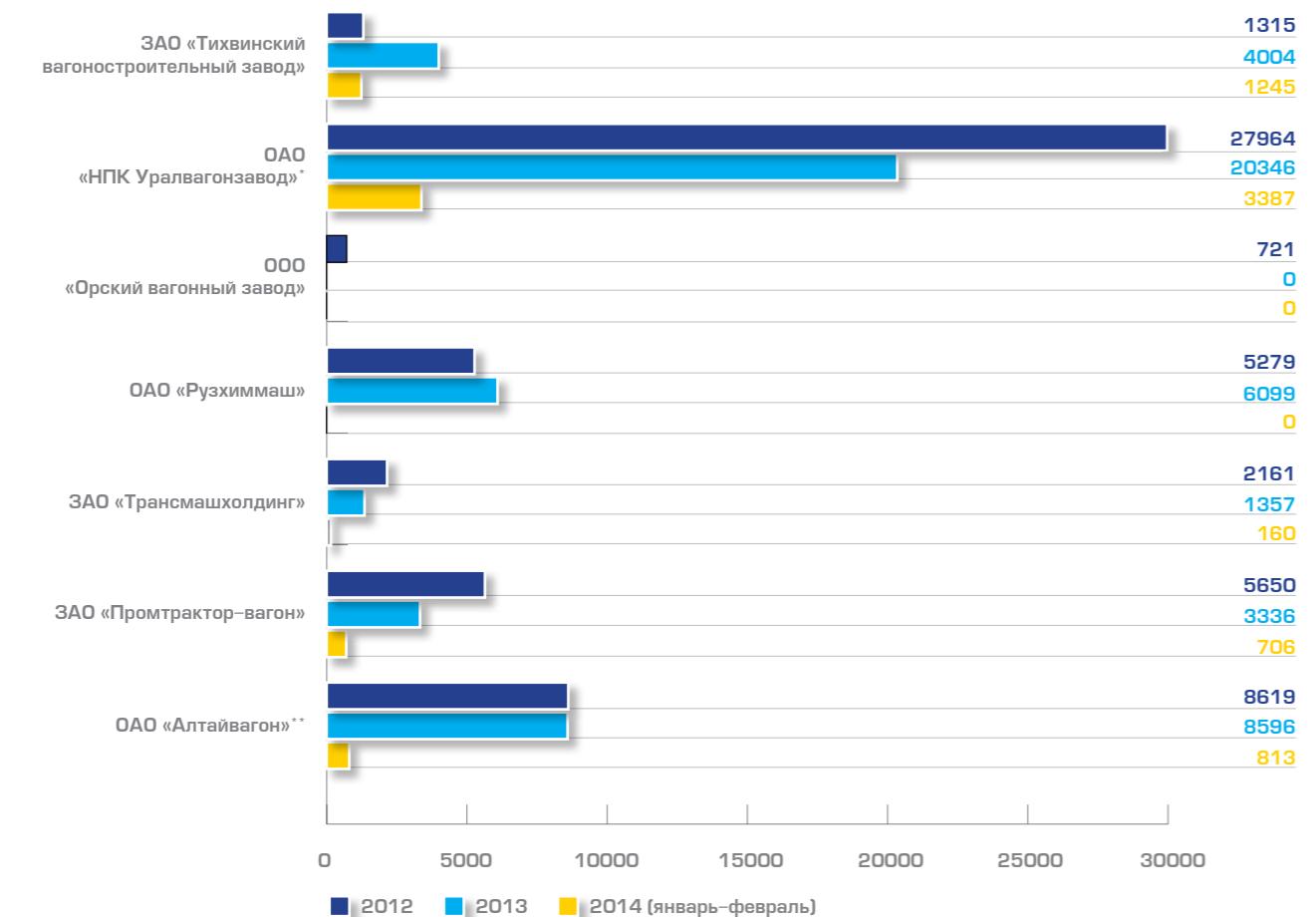
Среднее время оборота грузового вагона в государствах – членах ЕЭП (2008–2013, суток)

Таким образом, основными проблемами на рынке грузовых вагонов в настоящее время являются:

- снижение грузооборота железнодорожного транспорта всех государств ЕЭП, ставшее следствием начавшегося в 2013 году экономического спада в Российской Федерации, сокращения объемов промышленного производства и строительства, а также спроса со стороны потребителей;
- возникновение и рост переизбытка парка отдельных типов вагонов, в первую очередь полувагонов, что привело к снижению ставок аренды и убыточности работы многих частных операторских компаний;
- стагнация и убытки в сфере вагоностроения, а также бизнеса по лизингу подвижного состава вследствие двух названных выше причин (см. Рисунок 45);
- не прекращающееся снижение эффективности использования вагонного парка, что проявляется в устойчивом росте порожних пробегов и времени оборота вагона.

В настоящее время одним из перспективных направлений развития рынка грузовых железнодорожных перевозок является внедрение так называемого инновационного подвижного состава, под которым понимаются вагоны повышенной грузоподъемности (с нагрузкой на ось 25–27 тонно-сил), что позволяет перевозить примерно на 8% груза больше, чем в вагонах, уже эксплуатирующихся на сети железных дорог.

Внедрение инновационных вагонов позволит перевозить больший объем грузов, не меняя число «ниток» грузовых поездов в графике движения. Это повысит провозную способность сети от 8% до 15% за счет увеличения веса поезда, снизит удельные расходы на локомотивную тягу, сократит расходы на ремонт и содержание верхнего строения пути, а также подвижного состава (за счет увеличения межремонтных пробегов), повысит безопасность

**Рисунок 45.**

Объемы производства новых грузовых вагонов основными вагоностроительными заводами Российской Федерации (2012–2013 и январь–февраль 2014, штук)

Источники: «Коммерсант»,
Infoline Rail Russia,
«Infoline–Аналитика»

движения грузовых поездов. Кроме того, повышенная осевая нагрузка тележки вагона позволяет снизить тарифную составляющую в стоимости перевозки тонны груза, что является весьма важным эффектом для потребителя и может повлиять на конкурентоспособность железных дорог по сравнению с другими видами транспорта.

Инновационные вагоны стоят дороже обычных, но срок их службы выше и рассчитан на 32 года (вместо 23–25 лет), и экономический эффект от их эксплуатации накапливается все это время. Однако существенной экономической отдачи при эксплуатации инновационных вагонов можно достичь в случае значительного увеличения их доли в общей структуре вагонного парка.

Рынок инновационного подвижного состава представлен тремя крупными российскими вагоностроительными заводами – Уралвагонзаводом (УВЗ), Объединенной вагонной компанией (ОВК) и холдингом «РМ Рейл»²⁶.

К числу наиболее перспективных инновационных разработок относят серийный полувагон с повышенной осевой нагрузкой 25 тонно-сил и грузо-

подъемностью 75 тонн. На железнодорожной сети эксплуатируется уже больше 4 тыс. полуваагонов этой модели.

Весьма перспективными эксперты рынка признают также модели цистерн для светлых нефтепродуктов с увеличенной грузоподъемностью до 145.5 тонны и платформ для контейнеров на 25-тонных тележках.

Одной из ключевых проблем внедрения инновационных вагонов является отсутствие национального и межгосударственного стандартов, которые обеспечили бы взаимозаменяемость всех деталей тележки вне зависимости от производителя. Этот фактор будет сдерживать экспансию инновационных вагонов не только в Российской Федерации, но и в других государствах ЕЭП.

Первым крупным покупателем инновационных вагонов стало ОАО «Сибирская угольно-энергетическая компания» (СУЭК), собственный парк которой к апрелю 2014 года насчитывал 20 тыс. единиц. В начале сентября 2013-го СУЭК подписала с ОВК пятилетний договор лизинга на 6 тыс. вагонов.

Еще одна важная проблема рынка грузовых вагонов в целом по Единому экономическому пространству – сертификация подвижного состава, в том числе с точки зрения признания сертификатов на территории членов ЕЭП.

Решением Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 года №710 утвержден технический регламент ТС (ТР ТС) «О безопасности железнодорожного подвижного состава», который должен быть введен в силу 2 августа 2014 года. Его положения будут обязательны при проектировании и производстве железнодорожного подвижного состава и его составных частей, а также оценке соответствия продукции. ТР ТС устанавливает требования к железнодорожному подвижному составу и его составным частям в целях защиты жизни и здоровья человека, животных и растений, сохранности имущества.

Таким образом, с вступлением в силу ТР ТС в государствах ЕЭП будет установлена единая система технического регулирования.

В настоящее время сертификация вагонов обязательна только в Российской Федерации.

Единственным органом по сертификации в РФ является Регистр сертификации ФЖТ, который в настоящее время проходит процедуру аккредитации в Росаккредитации с целью дальнейшей работы по ТР ТС. После завершения этой процедуры указанный орган будет внесен в национальную часть Реестра испытательных центров и органов по сертификации Таможенного союза и, соответственно, может проводить работы по сертификации (Реестр рассчитан на три государства ЕЭП). Вместе с тем законодательством Российской Федерации предусматривается наличие нескольких органов по сертификации, что не исключает в дальнейшем аккредитации и последующей регистрации в Реестре дополнительных центров от российской стороны.

В Беларуси и Казахстане также начаты работы по аккредитации национальных центров. В частности, в РБ такой центр должен быть создан на основе БЕЛГУТ.

Официально принятых документов на межправительственном уровне по взаимному признанию сертификатов между органами сертификации грузового подвижного состава Казахстана, Беларуси и России не существует. По оценкам экспертов отрасли, до вступления в силу ТР ТС однозначного и безапелляционного признания сертификатов на всем Едином экономическом пространстве пока не существует. В частности, Беларусь признает российский сертификат, а Казахстан выписывает свои сертификаты на основании выданных в России. После 2 августа 2014 года предполагается, что сертификаты, выданные органами по сертификации, находящимися в Реестре ТС, будут иметь равную юридическую силу, а значит, будут признаваться на территории ЕЭП.

²⁶ Business Guide (Подвижной состав). Приложение к газете «Коммерсант». 16 апреля 2014 года.

Официально признанных испытательных центров, аккредитованных на проведение сертификационных испытаний по техническим регламентам Таможенного союза, нет ни в одном государстве ЕЭП. В Беларуси и Казахстане начаты работы по аккредитации таких испытательных центров. В России также начата работа по созданию такого центра на базе Научно-исследовательского и конструкторско-технологического института (ВНИКТИ). С 1993 года на базе ВНИКТИ был создан испытательный центр тягового подвижного состава и путевых машин. При очередной аккредитации в марте 2007-го испытательный центр был переименован в испытательный центр подвижного состава открытого акционерного общества «Научно-исследовательский и конструкторско-технологический институт подвижного состава» (ИЦ ПС ОАО «ВНИКТИ»). В марте 2010 года ИЦ ПС ОАО «ВНИКТИ» прошел очередную процедуру аккредитации и получил аттестат аккредитации в Системе сертификации на федеральном железнодорожном транспорте (ССФЖТ) сроком на пять лет, но не в системе ТС. Испытательные центры могут быть также созданы на базе Всероссийского НИИ железнодорожного транспорта (ВНИИЖТ) и Научно-исследовательского и проектно-конструкторского института автоматизированных систем (НИИАС). В настоящее время в России продолжают использоваться нормы безопасности, разработанные последними двумя научными институтами и утвержденные в установленном порядке федеральным органом исполнительной власти – Минтрансом России.

Российские испытательные центры для проведения сертификационных испытаний грузовых вагонов не могут быть аккредитованы трансгранично на территории Республики Беларусь и Республики Казахстан. Во всех трех государствах ЕЭП обязательным условием для испытательных центров является наличие на их территории зарегистрированного юридического лица [но не представительства].

Приказом Министерства экономического развития РФ №682 от 16.10.2012 устанавливаются критерии аккредитации всех испытательных центров, а постановлением правительства РФ №602 от 19.06.2012 определяются правила аккредитации. Положения пункта 14 указанных правил запрещают аккредитовывать иностранные испытательные центры.

В настоящее время в рамках СНГ действует соглашение о допуске на инфраструктуру, основным условием которого является наличие зарегистрированного номера и сертификата.

Другим важнейшим фактором дальнейшего развития рынка вагонов является совершенствование нормативного правового регулирования перевозок как внутри ЕЭП, так и между его членами и третьими странами.

В настоящее время функционирование вагонного парка в государствах ЕЭП, в том числе вопросы взаимного использования вагонов, регулируется на основе многосторонних соглашений, принятых в рамках ОСЖД и Совета по железнодорожному транспорту участников СНГ.

С учетом того, что правовые нормы и предписания совета синхронизированы с нормами ОСЖД (главное отличие заключается в размере ставки пользования грузовыми вагонами инвентарного парка), ниже рассматриваются ключевые аспекты регулирования вагонного парка в рамках ОСЖД.

Это регулирование осуществляется в рамках договора о «Правилах пользования грузовыми вагонами в международном сообщении (ПГВ)», сторонами которого являются 20 стран Центральной и Восточной Европы, СНГ, Монголия и Китай. Приложениями к договору являются собственно «Правила пользования грузовыми вагонами в международном сообщении», технические требования, предъявляемые к вагонам, вагонные и передаточные ведомости, формы актов по принятым и задержанным вагонам, сопроводительных листов и расценочных ведомостей и другое.

Международные перевозки грузов с использованием инвентарного вагонного парка Белорусских, казахстанских и Российских железных дорог осуществляются в соответствии с Соглашением о порядке эксплуатации, полномерного учета и расчетов за пользование грузовыми вагонами инвентарного парка, переданными в аренду (временное пользование) и курсирующими в международном сообщении, принятым в рамках Совета по железнодорожному транспорту государств – участников СНГ и стран Балтии (далее – Совета) от 17–19 мая 2007 года.

Кроме этого, в рамках Совета в 2010 году принята Концепция управления общим парком грузовых вагонов в новых условиях, разработанная во исполнение поручения Пятьдесят первого заседания Совета с целью эффективного управления на сети железных дорог парком грузовых вагонов различной собственности.

В рамках пересмотра основополагающих документов ОСЖД происходит и ревизия ПГВ. Учитывая появление множества компаний от одной страны на международном рынке железнодорожных услуг, стал вопрос об их участии в хозяйственных договорах, в том числе Договоре о ПГВ.

Присоединение множества перевозчиков к Договору о ПГВ от одной страны стало юридически возможным после внесения изменений и дополнений в Договор о ПГВ при соблюдении принципа: одна страна – один голос, одна страна – один расчетный центр. Изменения в Договор о ПГВ вступили в действие с 1 января 2010 года, однако сами Правила пользования грузовыми вагонами в международном сообщении, которые являются неотъемлемой частью договора, остались неизмененными. В действующих правилах отсутствуют положения, регламентирующие взаимодействие перевозчиков и владельцев вагонов.

Поэтому главной целью созданной в 2010 году временной рабочей группы (ВРГ) по ревизии ПГВ является подготовка проекта новых ПГВ, позволяющих обеспечить участие в них нескольких компаний от одной страны, и создание механизма, позволяющего без финансовых рисков осуществлять использование грузовых вагонов.

5. Перспективы развития рынка железнодорожных перевозок в рамках ЕЭП

Среднесрочный прогноз объемов пассажирских и грузовых перевозок базируется на сценарных условиях и возможных вариантах социально-экономического развития государств – членов ЕЭП на период до 2020 года.

Сценарные условия социально-экономического развития рассчитываются на вариантной основе с учетом изменения внешних и внутренних условий и факторов. При этом учитывается общая экономическая ситуация в стране, включая демографию, динамику реальных доходов на душу населения, объемы промышленного производства, динамику и географическую структуру внешней торговли и туризма, состояние и перспективы развития транспортной системы, возможные перераспределения пассажиро- и грузопотоков между видами транспорта и другое.

При оценке перспектив развития рынка пассажирских и грузовых железнодорожных перевозок рассматриваются два основных сценария, условно называемые базовый и инновационный.

Базовый (пессимистичный) сценарий в качестве внешних предпосылок предусматривает возобновление («вторую волну») кризисных явлений в мировой экономике в период с 2014 до 2017 года, что будет сопровождаться глобальным снижением спроса и цен на сырье на мировых рынках, нестабильностью национальных валют государств ЕЭП. Внутренними предпосылками станут снижение объемов промышленного производства, уменьшение реальных располагаемых доходов населения, спад в секторе услуг, снижение инвестиций в транспорт, обострение конкуренции между видами транспорта как в сфере пассажирских, так и грузовых перевозок.

Инновационный (оптимистический) сценарий в качестве внешних предпосылок предусматривает устойчивое восстановление мировой экономики, рост спроса на сырье и промышленную продукцию на мировых рынках. Внутренними предпосылками станут увеличение объемов промышленного и сельскохозяйственного производства в республиках ЕЭП, прирост инвестиций в транспорт и реализация инвестиционных проектов, направленных на повышение провозной и пропускной способности железных дорог, увеличение реальных доходов на душу населения и транспортной подвижности населения.

Ожидается, что фактические объемы пассажирских и грузовых перевозок в прогнозном периоде будут находиться в интервале, задаваемом базовым и инновационным сценариями.

5.1. Прогнозные оценки развития рынка перевозок грузов

Изменения на рынке грузовых перевозок в государствах – членах ЕЭП в перспективе до 2020 года будут обусловлены прежде всего намечаемыми структурными сдвигами в промышленном производстве. По инновационному сценарию сдвиги в отраслевой структуре

промышленности всех членов ЕЭП станут причиной постепенного возрастания доли машиностроения и металлообработки, снижения удельного веса топливно-энергетического комплекса в Республике Казахстан и Российской Федерации. Прогнозируется наращивание объемов выпуска продукции в экспортно-ориентированных отраслях при одновременном улучшении внешнеэкономической конъюнктуры, опережающее развитие производства продукции машиностроения. Ожидается существенное увеличение выпуска важнейших видов промышленной продукции, таких как грузовые и легковые автомобили, строительно-дорожная техника, пассажирские вагоны, автомобильные шины, товары народного потребления.

В топливно-энергетическом комплексе предусматривается реализация мер по формированию новых нефтегазодобывающих регионов, увеличению производства высококачественных светлых нефтепродуктов, использованию потенциала энергосбережения за счет создания высокоэффективного топливного и энергопотребляющего оборудования. Основная задача нефтеперерабатывающей промышленности – стабильное обеспечение внутреннего и внешнего спроса на нефть и продукты ее переработки. В угольной промышленности прогнозируется дальнейшая стабилизация и наращивание объемов угледобычи и комплексной его переработки, ввод новых мощностей на строящихся шахтах и разрезах в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке РФ.

В черной металлургии темпы роста производства будут определяться увеличением спроса на металлопродукцию более глубокой степени технологической переработки. Развитие цветной металлургии станет причиной увеличения потребления цветных металлов и прогрессивных видов готовой продукции для производства транспортных средств, строительных конструкций, энергосберегающего оборудования и приборов.

По базовому сценарию в государствах ЕЭП сохранится существующая структура экономики с отставанием в гражданских высокотехнологичных секторах. Со второй половины 2014 года экономика республик ЕЭП будет испытывать последствия экономического спада в Российской Федерации, на которые вскоре (2015–2017 годы) наложатся негативные процессы в мировой экономике.

В соответствии с расчетами железнодорожный транспорт Республики Казахстан по базовому сценарию окажется в более выигрышном положении по сравнению с белорусскими и российскими железными дорогами. Грузооборот железнодорожного транспорта Казахстана в 2014–2015 годах, несмотря на кризисные явления, незначительно, но возрастет (см. Таблицу 21). Наиболее значительным спад грузооборота ожидается в 2015-м в Российской Федерации.

	2013	2014, оценка		2015, прогноз		2020, прогноз	
		базов.	иннов.	базов.	иннов.	базов.	иннов.
Беларусь	43.8	43	44	43	50	50	70
Казахстан	229.1	230	235	240	250	250	380
Россия	2195.8	2100	2300	2000	2400	2400	3550
ЕЭП	2468.7	2373	2579	2283	2700	2700	4000

Таблица 21.

Прогноз грузооборота железнодорожного транспорта государств – членов ЕЭП (до 2020, млрд тонно-км)

Источники: оценки и расчеты авторов обзора

Таким образом, к 2020 году по базовому сценарию грузооборот железнодорожного транспорта в целом по ЕЭП может составить 2.7 трл тонно-км [прирост на 9.4% по сравнению с 2013-м]. По инновационному сценарию грузооборот железнодорожного транспорта в целом по ЕЭП может вырасти до 4 трл тонно-км [прирост на 62% по сравнению с 2013 годом]. Наиболее интенсивным прирост грузооборота железнодорожного транспорта в рамках инновационного сценария ожидается в Республике Казахстан.

На период до 2020 года развитие рынка международных грузовых перевозок между государствами ЕЭП будет определяться перспективами взаимной внешней торговли России, Беларуси и Казахстана, а также их торговлей с третьими странами, возможностями производства высокотехнологичной продукции, пользующейся спросом на международном рынке, расширением экономического сотрудничества и, в немалой степени, конъюнктурой внешних товарных рынков, а также рынков транспортных услуг.

Один из определяющих факторов развития рынка железнодорожных перевозок в рамках ЕЭП – начавшийся экономический спад в Российской Федерации, сопровождающийся резким снижением объема инвестиций²⁷ и курса национальной валюты. Результатом является снижение реально располагаемых доходов населения и спроса на перевозки со стороны экономики.

Кроме того, замедление мирового спроса на основные товары, что вызвано не в последнюю очередь снижением темпов роста китайской и индийской экономик, усиливает риски стабильности на мировых товарных рынках. Это может негативно сказаться на спросе на различные виды товаров, экспортляемых РФ, и, в свою очередь, на объеме доставки этих товаров к морским торговым портам по железным дорогам.

Таким образом, можно предположить, что рынок железнодорожных перевозок между членами ЕЭП, по крайней мере краткосрочно, входит в зону стагнации. На него большое негативное воздействие оказывают внешние факторы.

Объем экспортно-импортных перевозок железнодорожным транспортом также будет полностью зависеть от экономической и внешнеторговой конъюнктуры. В 2013 году в РФ экспортные перевозки снизились почти на 3%. Напротив, в импортных перевозках было заметно оживление, которое выразилось в росте на 1.9%. Транзит через территорию России увеличился на 4.1%. Однако в 2014-м ожидается опережающая динамика по экспортным перевозкам грузов с учетом ослабления внутреннего спроса в российской промышленности и экономике в целом. По базовому сценарию до 2017 года будет иметь место снижение импортных перевозок грузов, при этом экспортные перевозки в силу их характера (преимущественно топливно-энергетические грузы) могут не потерять в объемах слишком существенно.

В Республике Беларусь экспортные железнодорожные грузовые перевозки в 2013 году выросли на 6.6%, импортные уменьшились на 5.5%, транзитные перевозки грузов увеличились на 3.1%. В 2014-м возможно увеличение объемов экспортных и импортных перевозок грузов (как по базовому, так и по инновационному сценариям), главным образом, за счет светлых нефтепродуктов, вследствие увеличения объемов нефтепереработки в Беларуси.

В Казахстане экспортные и транзитные перевозки грузов в 2013 году увеличились соответственно на 3% и 4.5%, импортные сократились на 4.2%. Прирост объемов экспортных и импортных перевозок в 2014-м будет связан с вводом в действие транспортного коридора «Север – Юг» в Туркменистан и Иран, а также увеличением объемов перевозок по международному транспортному коридору ТРАСЕКА с использованием паромной переправы Актау – Баку.

В соответствии с инновационным сценарием дальнейшая экономическая интеграция в рамках ЕЭП и создание Евразийского экономического союза приведут к увеличению объемов взаимных железнодорожных перевозок.

В соответствии с базовым сценарием отрицательная экономическая динамика в России, замедление темпов роста экономики других государств ЕЭП создадут значительные риски

для рынка международных грузовых перевозок между членами ЕЭП, а также с третьими странами.

С учетом этого ожидается снижение объема международных грузовых железнодорожных перевозок в 2014 году, которое по базовому сценарию может составить 5–6% от уровня 2013-го.

Согласно расчетам исследовательского подразделения Росбизнесконсалтинга, сокращение грузовой базы железнодорожных перевозок в 2013-м и медленное ее восстановление в последующие два года отрицательно скажется на динамике грузовых перевозок и грузооборота между государствами ЕЭП, несмотря на рост средней дальности перевозок в прогнозный период. Результатом станет незначительный рост перевозок грузов в 2015–2016 годах, который составит по базовому сценарию 2%; по инновационному – 4%. После 2016-го темпы роста внешнеторговых перевозок возрастут, в результате объем международных железнодорожных перевозок грузов в целом по республикам ЕЭП к 2020 году составит соответственно 1864 млн тонн – 1190 млн тонн (см. Таблицу 22).

	2013	2014 оценка	2015 прогноз	2016 прогноз	2020 прогноз
Экспортные перевозки					
Республика Беларусь	45.5	46	48	51	103
Республика Казахстан	103.5	106	110	115	240
Российская Федерация	405.6	403	412	430	870
ЕЭП	554.6	555	570	596	1213
Импортные перевозки					
Республика Беларусь	18.6	18	19	20	38
Республика Казахстан	27.7	27	28	29	59
Российская Федерация	121.8	124	129	137	274
ЕЭП	168.2	170	176	186	371
Транзитные перевозки					
Республика Беларусь	46.9	48	50	53	106
Республика Казахстан	42	43	45	47	95
Российская Федерация	35.5	36	38	40	80
ЕЭП	124.3	127	133	140	281
Всего международные перевозки					
Республика Беларусь	111	112	117	124	247
Республика Казахстан	173.2	176	183	192	394
Российская Федерация	562.9	564	579	607	1224
ЕЭП	847.1	852	879	922	1864

Таблица 22.
Прогноз объемов грузовых железнодорожных перевозок в международном сообщении в государствах – членах ЕЭП по инновационному сценарию (до 2020, млн тонн)

Источники: Белстат, Казстат, Росстат, оценки и расчеты авторов обзора

При реализации указанных сценариев изменится спрос на услуги вагонного парка. Поскольку 88% всех грузовых вагонов государств ЕЭП зарегистрировано в России, указанные сценарии могут быть рассмотрены на примере перспектив экономики Российской Федерации.

По обоим сценариям в ближайшие годы будет наблюдаться переизбыток провозных мощностей (вагонного парка), который станет сопровождаться низкими ставками аренды вагонов, в результате чего с рынка могут уйти (через банкротство или поглощение другими игроками) десятки, а возможно, и сотни операторов грузовых вагонов. Слабая или отрица-

²⁷ По оценкам Министерства экономического развития Российской Федерации, в I квартале 2014 года спад инвестиций в основной капитал составил 4.8% (источник: <http://ria.ru/economy/20140416/1004136839.html>).

	2013	2014 оценка	2015 прогноз	2016 прогноз	2020 прогноз
Экспортные перевозки					
Республика Беларусь	45.5	47	48	50	66
Республика Казахстан	103.5	105	107	110	150
Российская Федерация	405.6	385	390	400	550
ЕЭП	554.6	537	545	560	766
Импортные перевозки					
Республика Беларусь	18.6	18	18	18	25
Республика Казахстан	27.7	26	27	28	37
Российская Федерация	121.8	115	120	130	180
ЕЭП	168.2	159	165	176	242
Транзитные перевозки					
Республика Беларусь	46.9	47	48	50	68
Республика Казахстан	42	42	43	45	61
Российская Федерация	35.5	31	34	37	51
ЕЭП	124.3	120	125	132	179
Всего международные перевозки					
Республика Беларусь	111	112	114	118	159
Республика Казахстан	173.2	173	177	183	248
Российская Федерация	562.9	531	544	567	781
ЕЭП	847.1	816	835	868	1187

Таблица 23.
Прогноз объемов грузовых железнодорожных перевозок в международном сообщении в государствах – членах ЕЭП по базовому сценарию (до 2020, млн тонн)

Источники: Белстат, Казстат, Росстат, оценки и расчеты авторов обзора

тельная динамика экономического развития в ближайшие годы крайне отрицательно скажется на вагоностроительной промышленности, что выразится в значительном сокращении объемов производства новых вагонов.

С целью исправления негативной ситуации на рынке Министерство транспорта РФ и его Федеральное агентство по железнодорожному транспорту могут продолжить принимать решения о списании части вагонного парка, который пока не выработал свой ресурс. Однако указанная мера в условиях отсутствия спроса лишь смягчит ситуацию на рынке вагонов, но не сможет кардинально улучшить ее.

Необходимо отметить, что экономический спад по–разному повлияет на отдельные категории вагонов. В самом неблагоприятном положении будет находиться рынок перевозок в полуавтонах, в то время как рынок фитинговых платформ может ожидать даже некоторый рост за счет увеличения контейнерного транзита грузов из Китая в Европу с использованием накладной ЦИМ/СМГС, в том числе в рамках создаваемой ОТЛК.

В этих условиях эксплуатанты вагонов будут стремиться повысить эффективность использования подвижного состава, в том числе за счет новых рынков. В ЕЭП прогнозируется дальнейшее наращивание сотрудничества компаний – операторов грузовых перевозок, например, через создание совместных предприятий, пула вагонов, используемых в общих интересах на всей железнодорожной сети ЕЭП.

С учетом полной реализации со 2 августа 2014 года технического регламента Таможенно–го союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» будет сделан важный шаг по предоставлению национального режима для грузовых вагонов одних государств ЕЭП на территории других государств ЕЭП в части подтверждения технических и эксплуатационных характеристик, сертификации, признания сертификатов. Это, безусловно, станет содействовать повышению показателей эффективности использования вагонного парка,

что приведет к высвобождению избыточных провозных мощностей (при условии отсутствия роста спроса на перевозки со стороны экономики).

Наконец, важной тенденцией будущего развития вагонного парка в республиках ЕЭП станет ввод в эксплуатацию грузовых вагонов повышенной грузоподъемности на тележках нового образца. Прирост парка инновационных вагонов и увеличение доли этой группы в общем парке государств ЕЭП будет иметь место уже в 2014 году. Сначала это произойдет в Российской Федерации, после 2015–го с учетом решения проблем сертификации – и в других республиках ЕЭП.

Внедрение более эффективного и грузоподъемного подвижного состава начиная с 2014 года позволит существенно повысить эффективность использования вагонного парка, но в то же время приведет в перспективе к снижению конкурентоспособности вагонов старого образца и их еще большему переизбытку на рынке.

5.2. Прогнозные оценки развития рынка пассажирских сообщений

В I квартале 2014 года в Российской Федерации впервые после кризиса 2009–го было отмечено уменьшение реальных располагаемых доходов населения, что негативно сказалось на подвижности населения и спросе на пассажирские перевозки. Указанная тенденция характерна и для экономики Беларуси, где серьезное давление на платежеспособный спрос оказывают высокие темпы инфляции. Эти тенденции привели к сокращению спроса на транспортные услуги со стороны населения по оперативным данным статистического учета.

В целом по ЕЭП за I квартал 2014 года пассажирооборот железнодорожного транспорта снизился на 0.5%. Наиболее существенный спад произошел на российских железных дорогах. В Казахстане, наоборот, отмечен прирост пассажирооборота железнодорожного транспорта на 8.7% (см. Рисунок 46).

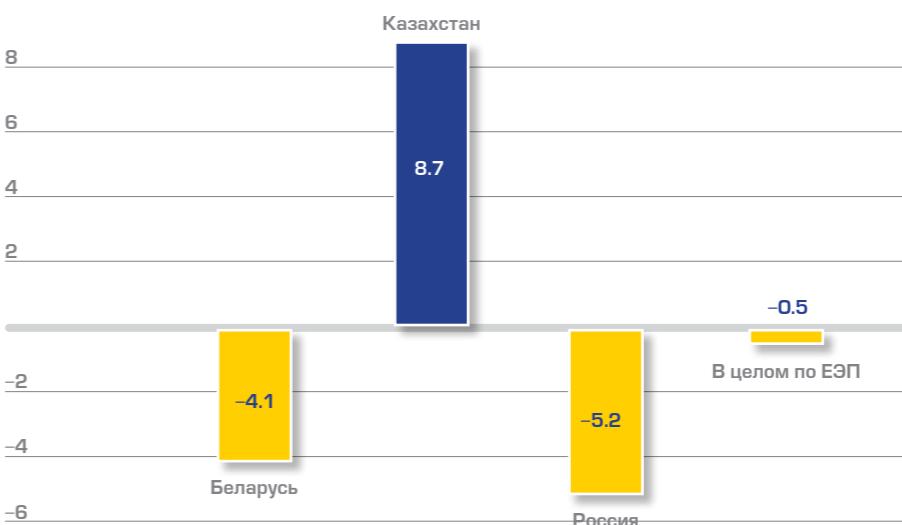


Рисунок 46.
Изменение пассажирооборота железнодорожного транспорта государств – членов ЕЭП (I квартал 2014 по сравнению с I кварталом 2013, %)

Источники: Белстат, Казстат, Росстат

В соответствии с базовым сценарием с учетом начавшегося экономического спада в России ожидается сокращение объемов пассажирских перевозок в 2014–2015 годах как в целом по сети железных дорог в ЕЭП, так и в международном сообщении между РФ и другими государствами ЕЭП. Объем пассажирских перевозок в 2014–м может составить 1–17 млрд человек, в 2015–м – 1–16 млрд человек. Тем не менее за пределами 2015 года начнется восстановление спроса на пассажирские железнодорожные перевозки, в

том числе за счет ввода в действие отдельных участков ВСМ в России. К 2020 году объем пассажирских перевозок в целом по ЕЭП по базовому сценарию прогнозируется на уровне 1,6 млрд человек, что на 32% больше, чем в 2013-м (см. Таблицу 24).

Будут характерны следующие основные тенденции:

- сохранение тенденции по сокращению объемов пригородных железнодорожных перевозок в Российской Федерации;
- рост объемов перевозок во внутригосударственных сообщениях Республики Казахстан, а также в сегменте скоростных перевозок пассажиров в Российской Федерации;
- сохранение роста объемов перевозок пассажиров аэроэкспрессами в РФ, но снижение темпов этого роста, в первую очередь из-за торможения рынка международных авиа перевозок через крупнейшие аэропорты страны (о чём свидетельствует оперативная статистика Росстата за март–апрель 2014 года).

По инновационному сценарию прогнозируется устойчивый рост объемов пассажирских перевозок на период до 2020-го во всех государствах ЕЭП с ускорением темпов этого роста в 2018–2020 годах. К 2020 году прогнозируется совокупный объем пассажирских перевозок на уровне 2 млрд человек, что на 66% больше, чем в 2013-м (см. Таблицу 24).

	2013	2014 оценка	2015 прогноз	2016 прогноз	2020 прогноз
Базовый сценарий					
Республика Беларусь	100.5	98	97	100	110
Республика Казахстан	26.2	28	29	30	40
Российская Федерация	1079.6	1044	1034	1070	1450
ЕЭП	1206.3	1170	1160	1200	1600
Инновационный сценарий					
Республика Беларусь	100.5	100	104	110	150
Республика Казахстан	26.2	30	32	35	50
Российская Федерация	1079.6	1100	1164	1255	1800
ЕЭП	1206.3	1230	1300	1400	2000

Таблица 24.

Прогноз объемов перевозок пассажиров в государствах – членах ЕЭП железнодорожным транспортом (до 2020, млн человек)

Источники: Белстат, Казстат, Росстат, оценки и расчеты авторов обзора

Вне зависимости от сценария в рассматриваемом периоде будет происходить активная замена подвижного состава в сфере пригородных и дальних перевозок путем внедрения более легких и комфортных вагонов во всех государствах ЕЭП.

Только в России ожидается замена до 10 тыс. пассажирских вагонов. Среди рассматриваемых направлений замены парка пассажирских вагонов – внедрение двухэтажного подвижного состава, постепенное сокращение парка и вывод из составов пассажирских поездов плацкартных вагонов, внедрение подвижного состава меньшего веса и более высоких скоростных характеристик. По оценкам ФПК, себестоимость перевозки одного пассажира в двухэтажном купейном вагоне сопоставима с себестоимостью перевозки пассажира в традиционном плацкартном вагоне. Повышение качества услуг в поездах дальнего следования повысит конкурентоспособность железнодорожных пассажирских перевозок.

В пригородном сообщении замена подвижного состава на более комфортный и скоростной также позволит создать условия для привлечения пассажиропотоков, особенно на направлениях с загруженной улично-дорожной сетью.

5.3. Дальнейшие направления развития инфраструктуры железнодорожного транспорта. Высокоскоростные магистрали ЕЭП

Как показывает международный опыт, перспективы развития железнодорожного транспорта, а также повышения его эффективности на рынке транспортных услуг во многом зависят от инфраструктурных решений и создания специализированных (выделенных) линий в сфере пассажирских и грузовых перевозок.

В частности, американский, канадский и австралийский опыт свидетельствует о перспективности создания выделенных грузовых линий для организации тяжеловесного движения. Однако в условиях ЕЭП, как отмечалось выше, это потребует и внедрения нового подвижного состава с увеличенными нагрузками на вагонную тележку.

Другим перспективным направлением является создание выделенных линий для организации высокоскоростного движения пассажирских и ускоренного движения грузовых контейнерных поездов – так называемых высокоскоростных магистралей.

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 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, мультиплективные 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.

К мультимодальным эффектам создания высокоскоростных магистралей между крупнейшими агломерациями относятся разгрузка автодорог и существующей сети железных дорог за счет переключения части пассажиропотоков на ВСМ, высвобождение существующей сети железных дорог для грузового движения, создание крупных пассажирских хабов со стыковкой ВСМ с аэропортами и системой подвоза пассажиров пригородными поездами с прилегающими территориями. Кроме того, создание ВСМ позволяет развивать ускоренное пригородное сообщение и скоростные контейнерные 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 приводит к росту регионального валового продукта. Улучшение доступа на рынки на 1% влечет за собой увеличение ВРП на 0,21–0,27%²⁸.

²⁸ «Оценка крупных инфраструктурных проектов: задачи и решения». Разработки в рамках проектов ЦСР. М.: 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, росту подвижности населения России и ее регионов²⁹.

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, 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.

Опыт ЕС свидетельствует, что ВСМ имеют самые низкие внешние издержки для бюджета по сравнению с другими видами транспорта. В первую очередь это касается безопасности движения и воздействия на экологию, жизнь и здоровье людей. Несмотря на наличие бюджетных расходов по созданию инфраструктуры, косвенные затраты бюджета, связанные с эксплуатацией ВСМ, существенно ниже, чем у автомобильного транспорта и гражданской авиации.

Агломерационные эффекты от создания и функционирования ВСМ весьма значительны. Они выражаются в повышении доступности центров агломераций, существенном сокращении затрат времени в пути для пассажиров, изменении системы расселения в пределах агломераций, повышении производительности труда и пространственном выравнивании зарплат. Это дает толчок к структурным изменениям в системе расселения, приросту ВРП, инвестиций, рабочих мест и бюджетных поступлений. Повышение скорости пригородного железнодорожного сообщения до уровня развитых стран Европы способно дополнительно увеличить зарплаты в Московской области на 23.5% в среднем и до 45% на периферии. При этом существенными дополнительными эффектами станут стимулы к расширению инвестиционной активности на территориях, где улучшится транспортная доступность.

Создание ВСМ и снятие значительной части пассажирских поездов способно содействовать расшивке узких мест на существующей железнодорожной сети. Это приведет к сокращению транспортных издержек при доставке внутренних и экспортно-импортных грузов. В соответствии с расчетами, проведенными Центром стратегических разработок в 2012 году по заказу ОАО «РЖД», на каждые 10% снижения совокупных транспортных издержек для всех видов товаров во всех регионах приходится 0.12% роста ВВП страны. На каждые 10% снижения издержек на железнодорожный транспорт приходится в среднем 0.04% роста ВВП.

По предварительным оценкам значительный эффект от создания двух ВСМ, реализация которых началась в России, может быть получен в крупнейшем в стране московском транс-

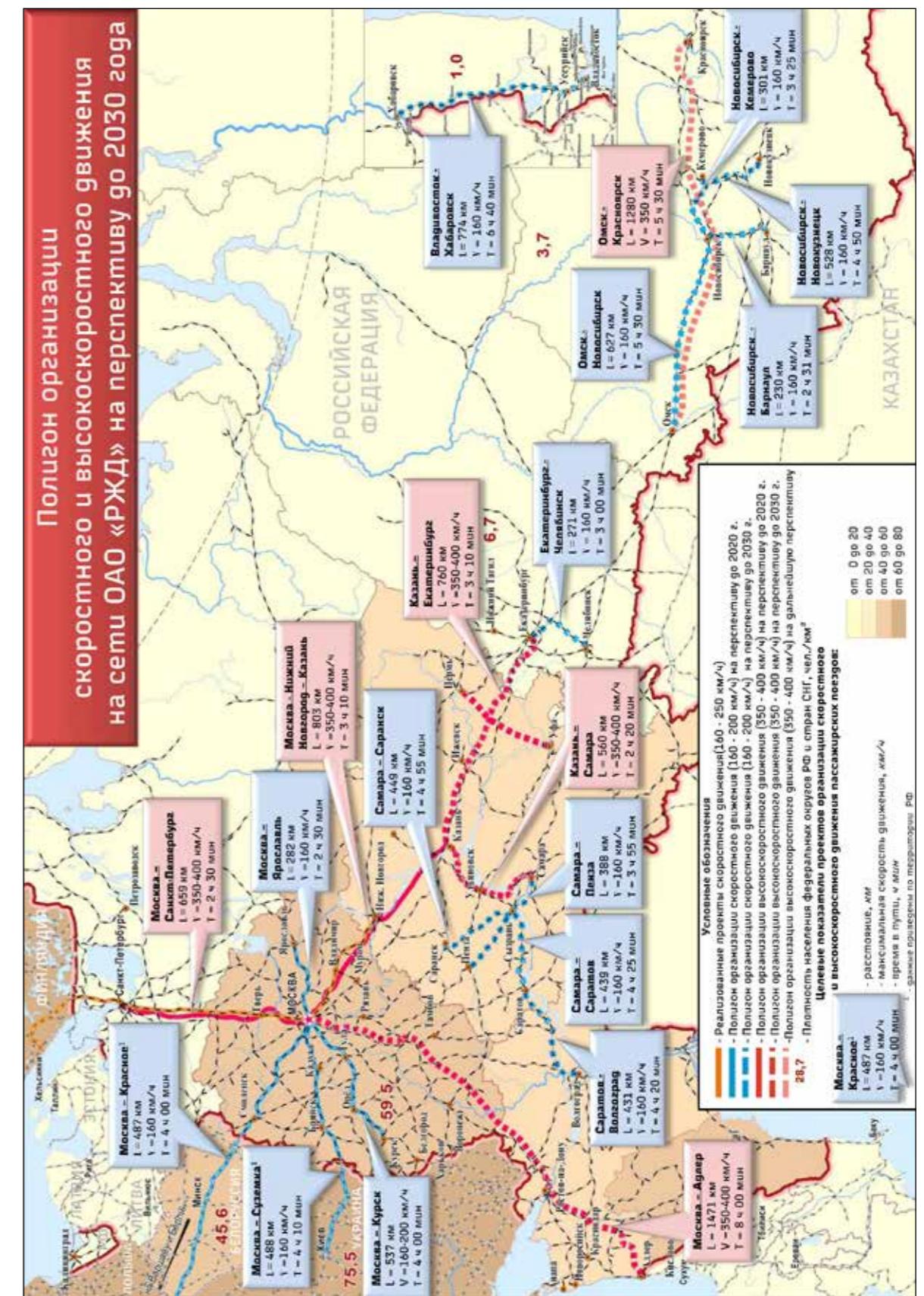


Рисунок 47.
Полигон организации скоростного и высокоскоростного движения в Российской Федерации (до 2030)

Источник: Институт экономики и развития транспорта, ОАО «РЖД»

²⁹ Ibid

портном узле. Создание выделенной ВСМ Москва – Казань – Екатеринбург и организация курсирования по ней, помимо высокоскоростных, также ускоренных пригородных электропоездов позволит увеличить пропускную способность существующих линий в северо-восточном сегменте Московской области и тем самым решить имеющиеся серьезные транспортные проблемы для населения этих районов.

Прямые эффекты для московского транспортного узла будут заключаться в снижении нагрузки внутригородских перевозок на четырех основных направлениях, интеграции наземных связей между аэропортами московского авиационного узла, освоении новых рекреационных зон и другом.

Создание ВСМ позволит повысить привлекательность и экономическую отдачу от реализации целого ряда крупных проектов, включенных в программы и стратегии развития транспорта российских городов, а также в целом в Транспортную стратегию РФ на период до 2030 года, станет фактором позитивного воздействия при формировании московского авиационного хаба, реализации федеральных целевых программ, в частности ФЦП по развитию внутреннего и выездного туризма.

По состоянию на начало 2014 года планы по созданию национальной системы высокоскоростного движения (см. Рисунок 47) 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 РФ объявил о решении построить в 2014–2018 годах первую в России ВСМ Москва – Казань с возможностью дальнейшего продления до Екатеринбурга и Ульяновска³⁰. 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.

Проект был включен в прогноз социально-экономического развития России до 2030 года, актуализированную осенью 2013-го транспортную стратегию Российской Федерации до 2030 года, также предусмотрен новой Генеральной схемой развития железных дорог РФ.

Трассу ВСМ в июле 2013 года утвердил научно-технический совет ОАО «РЖД». Она пройдет от Москвы до Казани вблизи административных центров (Владимир, Нижний Новгород, Чебоксары), в зону притяжения ВСМ попадут территории семи регионов: Москва, Московская, Владимирская, Нижегородская области, республики Чувашия, Марий-Эл, Татарстан.

Остановки высокоскоростных поездов предусмотрены на 15 станциях: Москва – Курский вокзал, Ногинск, Орехово-Зуево, Петушки, Владимир, Ковров, Городовец, Дзержинск, аэропорт, Нижний Новгород, Нива, Полянки, Чебоксары, Помары, Казань-2. На максимальные размеры движения ВСМ-2 выйдет к летним перевозкам 2030 года: 34 пары высокоскоростных пассажирских поездов и 11 пар ускоренных региональных поездов³¹.

³⁰ <http://ria.ru/economy/20130622/945087960.html>

³¹ <http://www.hsrail.ru/press-center/smi/247.html>

5.4. 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 РК 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, на Китай – около 15%. 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 РБ 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 РФ Целью-4 Транспортной стратегии 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 цепях поставок;
- создание объединенных транспортно-логистических компаний государств ЕЭП, в частности, завершение формирования Объединенной транспортно-логистической компании 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.

6. Перспективы формирования и реализации скоординированной транспортной политики, включая меры по обеспечению «четырех свобод» в области железнодорожного транспорта

Очередным шагом в области интеграции в рамках ЕЭП стало подписание 29 мая 2014 года Договора о Евразийском экономическом союзе (ЕАЭС). Предполагается, что ЕАЭС начнет полноценно функционировать с 2015 года, как следствие – углубление интеграционных процессов на транспорте.

В соответствии со статьей 90 проекта Договора о ЕАЭС, в Евразийском союзе 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 экологичности³².

Задачи скоординированной транспортной политики:

- принятие согласованных мер по обеспечению общих преимуществ в сфере транспорта и реализации лучших практик;
- интеграция транспортных систем в мировую транспортную систему;
- эффективное использование транзитного потенциала государств – участников ЕЭП;
- повышение качества транспортных услуг;
- обеспечение транспортной безопасности;
- снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье человека;
- формирование благоприятного инвестиционного климата.

Основными приоритетами согласованной транспортной политики должны стать:

- 1) создание общего рынка транспортных услуг;
- 2) формирование Единого транспортного пространства;
- 3) создание и развитие евразийских транспортных коридоров;
- 4) реализация и развитие транзитного потенциала в рамках союза;

³² Договор о Евразийском экономическом союзе. Проект. Часть III. Единое экономическое пространство.

- 5) развитие науки и инноваций в сфере транспорта;
- 6) рациональное использование кадрового потенциала государств–участников.

Скоординированная транспортная политика в полной мере охватит сферу железнодорожного транспорта.

Указанные выше положения проекта Договора о ЕАЭС детализированы в приложении «Протокол о скоординированной (согласованной) транспортной политике».

В части железнодорожного транспорта указанный протокол устанавливает³³, что с учетом необходимости обеспечения доступа к услугам железнодорожного транспорта стран–участниц и согласованных подходов к государственному регулированию тарифов на эти услуги в рамках ЕАЭС будет реализована политика, направленная на:

- формирование общего рынка услуг железнодорожного транспорта в рамках союза;
- обеспечение доступа потребителей к услугам железнодорожного транспорта при осуществлении перевозок по территории каждого государства–участника на условиях не менее благоприятных, чем условия, созданные для потребителей этого каждого государства–участника;
- соблюдение баланса экономических интересов между потребителями услуг железнодорожного транспорта и организациями железнодорожного транспорта;
- обеспечение условий для доступа организаций железнодорожного транспорта одного государства–участника на внутренний рынок услуг железнодорожного транспорта другого государства–участника.

Доступ железнодорожных компаний–операторов республик ЕАЭС к услугам инфраструктуры должен осуществляться при обеспечении равенства требований к перевозчикам и в пределах пропускной способности инфраструктуры исходя из технических и технологических возможностей. Кроме того, необходимо обеспечить доступность информации о перечне услуг инфраструктуры, порядке их выполнения, тарифах, плате и сборах за эти услуги для всех участников перевозочного процесса.

Тарифы на услуги железнодорожного транспорта и (или) их предельный уровень устанавливаются в соответствии с законодательством государств–членов и международными договорами с обеспечением возможности дифференциации тарифов, в том числе по родам грузов, типам и принадлежности вагонов, в зависимости от расстояния перевозки, степени загруженности вагонов, с соблюдением следующих принципов:

- 1) возмещение экономически обоснованных затрат, непосредственно относящихся к оказываемым услугам железнодорожного транспорта;
- 2) обеспечение развития инфраструктуры;
- 3) обеспечение транспарентности тарифов на услуги железнодорожного транспорта, а также возможности дополнительного пересмотра таких тарифов и (или) их предельного уровня при резком изменении экономических условий с предварительным информированием государств–членов;
- 4) обеспечение публичности принятия решений об установлении тарифов на услуги железнодорожного транспорта;
- 5) применение гармонизированного подхода к определению номенклатуры грузов и правил установления тарифов на услуги железнодорожного транспорта;

³³Проект Приложения №21 к Договору о Евразийском экономическом союзе. Протокол о скоординированной (согласованной) транспортной политике.

- 6) определение валюты тарифа на услуги железнодорожного транспорта в каждом государстве–участнике в соответствии с законодательством каждого из государств–участников.

Под общим рынком транспортных услуг понимается физическое и экономическое пространство, внутри которого поставщикам и потребителям транспортных услуг, являющимся резидентами государств – членов ЕАЭС, предоставляется национальный режим, а экономические границы отсутствуют. Поставщиками транспортных услуг могут быть как юридические лица – компании, зарегистрированные в республиках ЕАЭС и оказывающие транспортные, транспортно–логистические и связанные с транспортом вспомогательные услуги, так и физические лица – индивидуальные предприниматели.

Определение Единого транспортного пространства (ЕТП) было сформулировано в соответствующей концепции, утвержденной решением №374 Межгосударственного совета Евразийского экономического сообщества от 25 января 2008 года (на уровне глав правительств). Под ним понимается совокупность транспортных систем государств–участников для беспрепятственного перемещения пассажиров, багажа, грузов и транспортных средств, обеспечивающая техническую и технологическую совместимость транспортных процессов, гармонизированное законодательство в области транспорта и единые правила конкуренции. ЕТП охватывает деятельность всех видов транспорта и распространяется на поставщиков транспортных и вспомогательных услуг, связанных с организацией перевозок, всех форм собственности вне зависимости от страны учреждения. По своей сути понятие «Единое транспортное пространство» является более широким по сравнению с понятием «общий рынок».

Помимо вопросов тарифной политики и условий доступа к инфраструктуре, скоординированная (согласованная) политика в области железнодорожного транспорта в рамках ЕАЭС должна быть направлена на решение следующих основных задач:

- повышение интегрированности, доступности и качества сквозных транспортно–логистических услуг, предоставляемых в государствах ЕАЭС всем видам экономических агентов;
- согласованное развитие международных железнодорожных маршрутов и коридоров, проходящих по территориям государств – участников ЕАЭС и обеспечивающих евразийские транспортные связи, интеграция в европейскую, азиатскую железнодорожные сети и мировой рынок транспортных услуг;
- совершенствование нормативно–правовой базы республик ЕАЭС в области железнодорожного транспорта, обеспечивающей процессы экономической интеграции и взаимовыгодное сотрудничество;
- развитие единого информационного пространства в интересах всех участников железнодорожных перевозок пассажиров и грузов;
- повышение безопасности движения и транспортной безопасности в сфере железнодорожных перевозок в государствах ЕАЭС;
- снижение вредного воздействия железнодорожного транспорта на окружающую среду, жизнь и здоровье человека.

Механизм реализации указанных целей и задач имеет специфику, что подтверждено опытом ЕС и других интеграционных объединений. Процесс формирования общего рынка услуг железнодорожного транспорта осуществляется поэтапно и требует достаточно длительного адаптационного периода для обеспечения национального режима доступа на рынок для операторов грузовых и пассажирских железнодорожных перевозок. Это связано, главным образом, с ходом реализации реформ на железнодорожном транспорте и особенностя-

ми разделения бизнеса по эксплуатации инфраструктуры и перевозочной деятельности в отдельных республиках ЕАЭС.

С учетом этого основными принципами скоординированной политики в области железнодорожного транспорта в рамках ЕЭП в части железнодорожного транспорта являются:

1. Недискриминация – поэтапное обеспечение национального режима доступа поставщиков услуг железнодорожного транспорта из одних государств – участников ЕЭП к рынку других государств – участников ЕЭП.
2. Гармонизированное регулирование – последовательная гармонизация законодательства и нормативной правовой базы, которые регулируют деятельность в сфере железнодорожного транспорта.
3. Верховенство регулирования ЕЭП – приоритет правовых актов и регулирования в рамках ЕЭП над национальным регулированием в области транспорта в отдельных государствах ЕЭП.
4. Прозрачность – открытость проводимой транспортной политики, доступность всех актов нормативного правового и технического регулирования в области железнодорожного транспорта в рамках ЕЭП.
5. Соответствие регулирования в области транспорта в рамках ЕЭП международным нормам и принципам, принятым в рамках ООН и ее региональных комиссий для Европы, Азии и Тихого океана (ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН), Всемирной торговой организации (ВТО), Организации сотрудничества железных дорог, Совета по железнодорожному транспорту государств – участников СНГ и стран Балтии.
6. Использование передового опыта, технологий и наилучших практик, накопленных в рамках формирования и реализации транспортной политики в Европейском союзе (в части обеспечения интероперабельности и либерализации доступа на рынок пассажирских и грузовых перевозок в рамках ЕС).

Перечислим основные направления скоординированной транспортной политики ТС и ЕЭП в области железнодорожного транспорта.

В части создания общего рынка транспортно–логистических услуг:

- разработка и реализация модели рынка услуг железнодорожного транспорта в рамках ЕЭП;
- разработка и реализация механизмов обеспечения национального режима в области использования вагонного парка;
- разработка и реализация механизмов обеспечения национального режима в области использования локомотивной тяги;
- разработка и реализация механизмов обеспечения национального режима в области перевозок грузов (через создание дочерних компаний, филиалов и представительств) операторами и вагонным парком одних государств ЕЭП на территории других государств ЕЭП (в том числе допуск к последовательному каботажу³⁴);

³⁴ Под последовательным каботажем понимается такая перевозка пассажиров и/или грузов между пунктами, расположеными на территории одного государства – участника ЕЭП, если она является частью более общего пути, выполняемого перевозчиком другого государства – участника ЕЭП в международном (двустороннем) или транзитном сообщении по территории ЕЭП. Принципы последовательного каботажа уже применяются в сфере международных пассажирских железнодорожных перевозок в государствах ЕЭП.

- разработка и реализация механизмов обеспечения национального режима в области перевозок пассажиров (через создание дочерних компаний, филиалов и представительств) операторами и вагонным парком одних государств ЕЭП на территории других государств ЕЭП (в том числе допуск к последовательному каботажу).

В части формирования Единого транспортного пространства:

- согласованное развитие интегрированной системы железнодорожной сети, отвечающей единым стандартам в области инфраструктуры и технологий перевозок;
- обеспечение и развитие интероперабельности железнодорожных систем республик ЕЭП в рамках Общего пространства 1520 (на основе унифицированных стандартов и технических регламентов);
- согласованное развитие системы скоростных и высокоскоростных железнодорожных сообщений в области пассажирских перевозок, а также направлений для движения ускоренных контейнерных поездов;
- создание современных мультимодальных грузовых транспортных узлов (хабов и «сухих портов») с целью повышения эффективности взаимодействия видов транспорта, системы товародвижения и привлечения дополнительных грузопотоков, в том числе транзитных;
- интеграция в мировую транспортную систему.

В части реализации совокупного транзитного потенциала:

- обеспечение в полном объеме принципа свободы транзита;
- содействие созданию объединенных компаний операторов железнодорожных контейнерных перевозок;
- обеспечение согласованной гибкой тарифной политики;
- принятие мер по облегчению процедур пересечения границ в области железнодорожных перевозок на внешних границах ЕЭП;
- согласованное участие в международных проектах и программах, реализуемых (в том числе по линии ООН) по развитию евроазиатских транспортных связей.

В части развития науки и инноваций:

- повышение уровня и сохранение единых стандартов железнодорожного образования, организация профессионального обмена знаниями и повышение квалификации специалистов железнодорожного транспорта, обеспечение преемственности и приумножения накопленного отраслевого опыта;
- согласованное использование потенциала научно–исследовательских организаций, испытательных центров республик ЕЭП в сфере железнодорожного транспорта.

В части рационального использования кадрового потенциала:

- обеспечение взаимного признания на территории всех государств – участников ЕЭП дипломов, аттестатов и иных документов, подтверждающих профессиональную компетенцию работников железнодорожного транспорта, включая локомотивные бригады, службы движения, ключевой персонал компаний – операторов инфраструктуры и перевозок;
- разрешение компаниям–операторам одних республик ЕЭП переводить профессиональный и ключевой персонал для работы в дочерних предприятиях и филиалах, расположенных на территории других республик ЕЭП;

- обеспечение гражданам любого другого государства – участника ЕЭП, являющимся членами локомотивных бригад, служб движения или ключевым персоналом компаний–операторов, режима, не содержащего дискриминации по признаку гражданства в условиях труда, отдыха, вознаграждения или увольнения по сравнению с собственными гражданами в рамках ЕЭП;
- разработка и реализация программ совместного обучения и повышения квалификации профессионального и ключевого персонала для железнодорожного транспорта, унификация учебных программ не ниже требований соответствующих международных профессиональных образовательных стандартов, контроль качества образования, его совместное научно–методическое обеспечение.

В части технического регулирования, безопасности движения поездов, транспортной безопасности и защиты окружающей среды:

- разработка и применение единых технических регламентов и межгосударственных стандартов в области железнодорожного транспорта;
- создание единой системы подтверждения соответствия в области железнодорожной техники и объектов инфраструктуры, эксплуатируемых в рамках ТС и ЕЭП;
- содействие внедрению (в том числе через гармонизированные сертификационные механизмы ТС) новых типов подвижного состава грузовых вагонов с повышенной до 25–27 тонн нагрузкой на ось, специализированных вагонов, изготовленных из более легких материалов, двухэтажных пассажирских вагонов дальнего следования, современного энергоэффективного подвижного состава для пригородных сообщений;
- внедрение систем и устройств для повышения безопасности движения поездов и транспортной инфраструктуры;
- выработка совместных мер, направленных на обеспечение охраны окружающей среды, защиты жизни и здоровья человека, а также методов контроля за их выполнением, пропедевтическое согласованной (скоординированной) научно–технической политики.

В части внедрения современных информационных технологий:

- создание и внедрение новых информационных технологий, расширение взаимодействия национальных информационных систем, совершенствование общего информационного пространства для всех пользователей услуг железнодорожного транспорта на всем Едином экономическом пространстве;
- внедрение и использование единых принципов информационного обмена, единой системы классификации и кодирования нормативно–справочной информации;
- использование единой информационной базы межгосударственного уровня и сети передачи данных для оптимизации эксплуатационной работы на железнодорожном транспорте;
- обеспечение широкого использования web–технологий и портальных решений при реализации прикладных задач межгосударственного уровня;
- развитие электронного технологического документооборота.

В части международного сотрудничества:

Успешное формирование ЕЭП в части железнодорожного транспорта будет в значительной степени зависеть от развития сотрудничества с многосторонними межправительственными и неправительственными институтами, в компетенцию которых входят вопросы железнодорожного транспорта.

В первую очередь это касается институтов ООН – Европейской экономической комиссии (ЕЭК ООН) и Экономической и социальной комиссии для стран Азии и Тихого океана (ЭСКАТО ООН), в рамках которыхрабатываются стандарты и рекомендаемая практика в сфере железнодорожной инфраструктуры, подвижного состава, процедур пересечения границ.

С учетом того, что все республики ЕЭП находятся в зоне так называемого «Восточного железнодорожного права», чрезвычайно важное значение имеет развитие широкого взаимодействия с региональными межправительственными международными органами – Организацией сотрудничества железных дорог и Советом по железнодорожному транспорту государств – участников СНГ и стран Балтии.

Для операторов инфраструктуры и операторов грузовых и пассажирских перевозок весьма важно взаимодействовать с Международным союзом железных дорог, имеющим широкий опыт реализации проектов и распространения передового опыта и наилучших практик в области железнодорожных перевозок.

Чрезвычайно важным аспектом формирования ЕАЭС должно стать создание системы управления скоординированной транспортной политикой.

В 2011 году ЕАБР провел масштабное исследование с целью анализа процесса формирования систем управления на различных видах транспорта в рамках СНГ, ЕврАзЭС и оценки перспектив создания новой системы управления в рамках ЕЭП и будущего ЕАЭС.

Один из ключевых выводов обзора – своевременное создание наднациональных институтов и делегирование им широкого круга полномочий регулирования внешнеэкономической деятельности от национальных органов власти является важнейшим и обязательным условием успешного функционирования экономического союза. При углублении интеграции (общий рынок, экономический и валютный союз) наднациональные органы должны распространить свою компетенцию и на транспортную политику. Минимально необходимый для эффективного функционирования экономического союза набор делегируемых на наднациональный уровень функций в области транспорта включает: принятие единых критериев доступа к рынку и конкуренции, формирование единой транспортной политики и гармонизация транспортного законодательства республик.

Формирование наднационального механизма управления скоординированной политикой в области железнодорожного транспорта в рамках ЕАЭС включает создание в будущем специализированных органов управления (прообразом может выступить Европейское железнодорожное агентство) и системы наднациональных правовых актов, имеющих верховенство над нормами национального права.

Заключение

Основные задачи данного отраслевого обзора – исследование современного состояния железнодорожного транспорта в рамках Единого экономического пространства Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации, а также оценка основных проблем, препятствующих формированию общего рынка транспортных услуг в условиях формирования Евразийского экономического союза, начиная с 2015 года.

Проведенный анализ показал, что железные дороги государств ЕЭП обеспечивают перевозку более 120 млн тонн грузов во взаимном сообщении между государствами – членами ЕЭП. Однако перспективы этого рынка будут зависеть как от возможностей по ликвидации «узких мест» железнодорожной сети, так и от совершенствования вагонного парка, в первую очередь внедрения инновационных грузовых вагонов, имеющих повышенную нагрузку на ось. Кроме того, многое будет зависеть от перспектив расширения взаимного доступа компаний-операторов на рынки перевозок государств – членов ЕЭП, а также совершенствования тарифной политики, что является краеугольным камнем формирования общего рынка транспортных услуг в рамках ЕЭП.

Перспективы дальнейшего развития пассажирских перевозок и повышения конкурентоспособности железных дорог по сравнению с другими видами транспорта зависят от создания выделенных высокоскоростных железнодорожных магистралей, а также развития полигонов скоростного движения, в том числе в пригородном сообщении. Огромная социальная значимость пригородных железнодорожных перевозок не позволяет говорить о допустимости полной либерализации железнодорожного транспорта и отказа от государственной поддержки в этом сегменте пассажирских перевозок.

Государства – члены ЕЭП обладают значительным транзитным потенциалом. Железнодорожная сеть Единого экономического пространства и проходящие по территории трех государств–членов международные транспортные коридоры и железнодорожные маршруты представляют собой естественный кратчайший «транспортный мост» между Европой и Азией, однако на сегодняшний день его конкурентные преимущества в сфере транзита не реализованы.

Поднятые в обзоре вопросы являются постановочными и требуют более детальной научной проработки, в ходе которой должны быть выработаны конкретные рекомендации по всем отраженным проблемным аспектам, включая решение социально-экономических и политических задач, затрагивающих взаимодействие государств – членов ЕЭП в рамках Евразийской экономической комиссии – создаваемого впервые после распада Советского Союза полноценного наднационального органа, в задачи которого входит обеспечение процессов экономической интеграции, в том числе на транспорте.

Литература

- EC (2007) Building bridges. Extension of the major Trans-European transport axes to the neighbouring countries. European Communities, 2007.
- EC (2009) Community guidelines for the development of the Trans-European transport network. Recast proposal. COM (2009)391.
- EC (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.
- UNECE (2001) Common ECE/ESCAP Strategic Vision for Euro-Asian Transport Links. Document TRANS/WP.5/2001/14. UN Economic Commission For Europe. Inland Transport Committee. Working Party on Transport Trends and Economics.
- UNECE (2012) Euro-Asian transport linkages. Phase II. Expert Group Report. ECE/TRANS/230.
- UNECE (2013) Joint Statement on Future Development of Euro-Asian Transport Links. Geneva, on 26 February 2013.
- Арсенов В., Забоев А., Махлин Е., Неснов А., Саболин В. Формирование и развитие международных транспортных коридоров на территории России. Транспортное дело России. №2–3. Москва, 2001.
- Ведомости (2014). Транспортная инфраструктура России. Ведомости Форум, №4. 2014. По итогам конференции «Барьеры и точки роста для транспортной инфраструктуры России», 28 марта.
- Вектор транспорта (2014). Конкуренция на железнодорожном транспорте. Альманах. №1. Январь.
- ЕАБР (2011) Официальный сайт банка. Доступно на: www.eabr.org
- 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.
- ЕврАзЭС (2008) Концепция формирования Единого транспортного пространства ЕврАзЭС (утверждена решением №374 Межгосударственного совета ЕврАзЭС от 25 января 2008 года – на уровне глав правительства).
- ЕЭП (2003) Концепция формирования Единого экономического пространства. Приложение к Соглашению о формировании Единого экономического пространства. Ялта. 19 сентября.
- ЕЭП (2010) Соглашение о торговле услугами и инвестициях в государствах – участниках Единого экономического пространства от 9 декабря.
- ЕЭП (2010) Соглашение об особенностях таможенного транзита товаров, перемещаемых железнодорожным транспортом по таможенной территории Таможенного союза от 21 мая.
- ЕЭП (2010) Соглашение об особенностях использования транспортных средств международной перевозки, осуществляющих перевозку пассажиров, а также прицепов, полуприцепов, контейнеров и железнодорожного подвижного состава, осуществляющих перевозку

грузов и (или) багажа для внутренней перевозки по таможенной территории Таможенного союза от 18 июня.

ЕЭП (2010) Соглашение о единых принципах и правилах технического регулирования в Республике Беларусь, Республике Казахстан и Российской Федерации от 18 ноября .

ЕЭП (2010) Соглашение об обеспечении доступа к услугам естественных монополий в сфере электроэнергетики, включая основы ценообразования и тарифной политики (Санкт-Петербург, 19 ноября).

ЕЭП (2010) Соглашение о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики, от 9 декабря.

ЕЭП (2010) Соглашение о единых принципах и правилах регулирования деятельности субъектов естественных монополий от 9 декабря.

ЕЭП (2010) Соглашение о единых принципах и правилах конкуренции от 9 декабря.

ЕЭП (2011) Договор о Евразийской экономической комиссии от 18 ноября 2011 года.

Business Guide (Подвижной состав). Приложение к газете «Коммерсант». 16 апреля 2014 года.

ИПЕМ (2012) Пригородные железнодорожные перевозки: проблемы и пути решения.

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

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

ООН (2003) Алма-Атинская декларация и Программа действий ООН по сотрудничеству в области развития транзитных перевозок.

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

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

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

Правительство Российской Федерации (2008) Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы Российской Федерации [2010–2015 годы]». Утверждена постановлением правительства Российской Федерации №377 от 20 мая 2008 года.

Республика Беларусь (1998) Закон Республики Беларусь от 5 мая 1998 года №140-З «Об основах транспортной деятельности».

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-II «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. Утвержден решением Совета глав правительств Содружества Независимых Государств от 14 ноября 2008 года.

СНГ (1992) Соглашение об основных принципах эксплуатационной работы железных дорог государств СНГ на переходный период от 25 января 1992 года.

СНГ (1997) Соглашение между железнодорожными администрациями государств – участников Содружества Независимых Государств, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики об особенностях применения отдельных норм соглашения о международном пассажирском сообщении (СМПС) от 28 мая.

СНГ (1997) Соглашение между железнодорожными администрациями государств – участников Содружества Независимых Государств, Латвийской Республики, Литовской Республики и Эстонской Республики об особенностях применения отдельных норм Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) от 1 октября.

СНГ (1998) Основные принципы формирования системы обязательной сертификации железнодорожной техники государств – участников СНГ, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики. Одобрены 4 ноября 1998 года на 22-м заседании Совета по железнодорожному транспорту СНГ.

СНГ (1999) Соглашение между железнодорожными администрациями государств – участников Содружества Независимых Государств, Литовской Республики, Эстонской Республики о проведении согласованной политики по сертификации железнодорожной продукции от 28 мая 2009 года.

СНГ (1997) Соглашение о принципах формирования общего транспортного пространства и взаимодействия государств – участников Содружества Независимых Государств в области транспортной политики от 9 октября 1997.

СНГ (2009) Соглашение о согласованном развитии международных транспортных коридоров, проходящих по территории государств – участников СНГ от 20 ноября 2009 года.

СНГ (2009) Соглашение о взаимном признании аккредитации органов по сертификации (оценке (подтверждению) соответствия) и испытательных лабораторий (центров), выполняющих работы по оценке (подтверждению) соответствия от 11 декабря 2009 года.

СНГ (2010) Концепция управления общим парком грузовых вагонов в новых условиях (принята в г. Юрмале 14 мая 2010 года на 52-м заседании Совета по железнодорожному транспорту СНГ).

СНГ (2010) Концепция единой системы управления и использования парка грузовых вагонов различных форм собственности (утверждена в г. Вильнюсе 21 октября 2010 года на 53-м заседании Совета по железнодорожному транспорту СНГ).

СНГ (2010) Соглашение о единой системе управления и использования парка грузовых вагонов от 29 октября 2011 года.

Трудов О., Алексеев Е. Пригородные железнодорожные перевозки: проблемы и пути решения. «Экономика железнодорожных дорог». Июль. 2012.

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 достижимых эффектов.

Приложение 1.

Международные железнодорожные коридоры ОСЖД, проходящие по территории Единого экономического пространства

Коридор 1

Проходит по территории Польши, Латвии, Литвы, Эстонии, Беларуси, России, Казахстана, Узбекистана, Китая, Монголии, КНДР.

Куновице – Варшава – Брест – Минск – Москва – Нижний Новгород – Котельнич – Пермь – Свердловск (Екатеринбург) – Омск – Новосибирск – Красноярск – Иркутск – Заудинский завод – Карымская – Волочаевка – Находка/Ванино I Хасан

Ответвления:

- 1а. Рига/Вентспилс/Лиепая – Крустпилс–Зилупе – Посинь – Москва
- 1б. Санкт–Петербург/Тапа – Вологда – Котельнич
- 1в. Москва – Рязань – Сызрань – Оренбург – Актюбинск – Кандагач – Арысь – Ташкент
- 1г. Карымская – Харбин – Туманган
- 1д. Харбин – Шеньян – Далян
- 1е. Заудинский завод – Улан–Батор – Эрлянь – Пекин – Тяньцзинь
- 1ж. Шеньян – Даньдун – Синьйиджу
- 1з. Калининград – Пагегяй – Радвилишкис – Даугавпилс – Резекне
- 1и. Хасан – Туманган – Вонсан – Пхёнган
- 1К. Вентспилс/Рига – Крустпилс – Индра – Бигосово – Витебск – Смоленск

Коридор 2

Проходит по территории России, Казахстана, Китая, Вьетнама.

Москва – Казань – Свердловск (Екатеринбург) – Курган – Петропавловск – Астана – Достык

Алашанькоу – Урумчи – Чжэнчжоу – Сюйчжоу – Ляньчжоу

Ответвления:

- 2а. Дема – Карталы – Тобол – Астана
- 2б. Чжэнчжоу – Хэньян – Цзюлун
- 2в. Сюйчжоу – Шанхай
- 2г. Хэньян – Лючжоу – Наньнин – Ханой

Коридор 3

Проходит по территории Польши, Украины, России.

Згожелец – Вроцлав – Ополе – Катовице – Краков – Медыка – Мостиска – Львов – Жмеринка

Киев – Зерново – Суземка – Москва

Коридор 4

Проходит по территории Чехии, Словакии, Венгрии, Польши, Украины.

Дечин – Прага – Чешска Тржебова – Пржеров – Граница на Мораве – Жилина – Кошице – Чоп

Ответвления:

- 4а. Пржеров – Бржецлав
- 4б. Чешска Тржебова – Брно – Бржецлав – Братислава – Будапешт
- 4в. Граница на Мораве – Острава – Петровице – Катовице
- 4г. Хеб – Прага
- 4д. Горни Двориште – Прага
- 4е. Варшава – Звардонь – Жилина
- 4ж. Пухов – Братислава

Коридор 5

Проходит по территории Венгрии, Словакии, Украины, России, Казахстана, Грузии, Азербайджана, Молдовы, Китая, Кыргызстана.

Баяншенье/Шопрон/Хедьешхалом – Будапешт – Захонь – Чоп – Стрый – Львов – Красно – Жмеринка – Фастов – Дарница – Гребенка – Полтава – Харьков – Тополи – Валуйки – Пенза – Кинель – Курган – Утят – Пресногорьковская – Кокчетав – Актогай – Достык – Алашанькоу – Урумчи – Ланьчжоу – Ляньчжоу

Ответвления:

- 5а. Дарница – Конотоп – Зерново – Суземка – Брянск – Москва
- 5б. Муракерестур/Дъекенеш – Домбовар – Будапешт
- 5в. Мадьярболь – Домбовар
- 5г. Фастов – Знаменка – Днепропетровск – Иловайск – Квашино – Ростов – Самур – Ялама
- Баку – Бейюк–Кясик – Тбилиси – Поти/Батуми
- 5д. Унгены – Кишинев – Раздельная – Жмеринка
- 5е. Курган – Омск – далее по коридору №1
- 5ж. Ртищево – Озинки – Арысь – Луговая/Бишкек – Рыбачье/Алматы – Актогай
- 5з. Братислава – Жилина – Кошице – Чиерна над Тиссой – Чоп

Коридор 6

Проходит по территории Чехии, Словакии, Венгрии, Румынии, Сербии, Болгарии, Греции, Турции, Ирана, Туркменистана.

Дечин – Прага – Братислава – Будапешт – Арад – Крайова – Калафат – Видин – София – Салоники/Стамбул – Анкара – паром по оз. Ван – Тегеран – Сарахс – Сапармурат Туркменбashi – далее по коридорам №№10 и 2.

Ответвления:

- 6а. Арад – Бухарест – Констанца – далее по коридору №10
- 6б. Будапешт – Белград – София
- 6в. Хедъешхалом/Шопрон – Будапешт
- 6г. София – Горна Оряховица – Варна
- 6д. Тегеран – Кум – Бендер–Аббас
- 6е. Кум – Бендер – Хомейни
- 6ж. Мешхед – Бафк

Коридор 7

Проходит по территории Польши, Украины.

Гданьск – Варшава – Люблин – Дорохуск – Ягодин – Здолбунов – Казатин – Жмеринка – Раздельная – Одесса

Коридор 8

Проходит по территории Украины, России, Казахстана, Узбекистана, Туркменистана. Фастов – Знаменка – Нижнеднепровск Узел – Красная Могила – Гуково – Лихая – Волгоград

Верхний Баскунчак – Аксарайская – Макат – Бейнеу – Найманкуль – Нукус – Учкудук – Навои

Ответвления:

- 8а. Найманкуль – Чарджоу
- 8б. Макат – Кандагач – Никель–Tau – Карталы

Коридор 9

Проходит по территории Литвы, Беларуси и России.

Клайпеда/Драугисте – Шяуляй – Кайшядорис – Вильнюс – Минск

Ответвление:

- 9а. Калининград – Нестеров – Каунас – Кайшядорис

Коридор 10

Проходит по территории Украины, Болгарии, Румынии, Грузии, Азербайджана, Узбекистана, Туркменистана, Киргизстана, Казахстана, Таджикистана.

Одесса/Ильичевск/Констанца/Варна/Бургас – Поти – Тбилиси – Баку – Туркменбashi – Сапармурат Туркменбashi – Бухара – Джизак – Хаваст – Ташкент – Арысь – Луговая – Актогай – далее по коридору №2.

Ответвления:

- 10а. Баку – Актау – Бейнеу – Макат – Кандагач – далее по коридору 5ж.
- 10б. Луговая – Бишкек – Рыбачье

10в. Хаваст – Бекабад – Канибадам – Коканд – Андижан – Карасу – Ош/Джалал–Абад
10г. Бухара – Карши – Гузар – Кумкурган – Душанбе – Талимарджан – Термез – Галаба – Курган–Тюбе

Коридор 11

Проходит по территории России, Азербайджана, Ирана.

Бусловская – Выборг – Санкт–Петербург – Бологое – Москва – Кочетовка – Ртищево – Саратов – Волгоград – Верхний Баскунчак – Астрахань – Карлан Юрт – Махачкала – Баку – Османлы Новые – Астара – Решт – Казвин – Тегеран – Бафк – Бендер–Аббас

Ответвления:

- 11а. Кочетовка – Лиски – Ростов Главный – Тимашевская – Новороссийск
- 11б. Ростов Главный – Армавир – Гудермес – Карлан Юрт
- 11в. Тимашевская – Краснодар – Кривенковская – Адлер

Коридор 12

Проходит по территории Молдовы, Румынии, Болгарии.

Вэлчинец – Окница – Унгены – Яссы – Бухарест – Русе – Варна/Димитровград

Коридор 13

Проходит по территории России, Эстонии, Латвии, Литвы, Польши.

Таллинн/Санкт–Петербург – Тапа – Волга – Рига – Шяуляй – Каунас – Шяштокай – Тракишки – Сувалки – Бялысток – Варшава.

Приложение 2.

Перечень важнейших евроазиатских железнодорожных маршрутов, зафиксированных в рамках Первой и Второй фаз Проекта ЕЭК ООН по развитию евроазиатских транспортных связей

	Маршрут	Коридоры	Международные сети	Страны, по которым проходит маршрут
1.	Берлин – Франкфурт-на-Одере (граница Германии) – граница Польши – Куновице – Познань – Варшава – Тересполь (граница Польши) – Брест (граница Беларусь) – Минск – Москва – Нижний Новгород – Пермь – Екатеринбург – Омск – Новосибирск – Улан-Удэ – Кызыл – Владивосток (порт)/ Восточный (Порт)	ПЕТК 2; ОСЖД1	E20, СЕ20 ТАЖД	Беларусь, Россия
1a.	Ханка (порт)/Турку (порт) – Хельсинки – Рийхимяки – Коувола – Вайникала (граница Финляндии) – Лужайка (Граница России) – Бусловская – Санкт-Петербург (порт) – Москва – Екатеринбург	ПЕТК9; ОСЖД 16	E10/СЕ10, C10/2, E20, ТАЖД	Финляндия, Россия
1b.	Мостишка/Чоп – Львов – Москва	ПЕТК 5, 9; ОСЖД 3	E30, E95, ТАЖД	Украина, Россия
1c.	Тайшет – Иркутск – Улан-Удэ – Наушки – Хайнт (граница Монголии) – Улан-Батор – Замин Удд (граница Монголии) – Эренхот (граница Китая) – Пекин – Тяньцзинь (порт) и на Джинан – Нандзинь		ТАЖД	Россия, Монголия, Китай
1d.	Каримская – Забайкальск – граница с Китаем		ТАЖД	Россия
1e.	Калининград (порт) – Нестеров (граница России) – Кайартай (граница Литвы) – Казлу Руда– Каунас – Кайшядорис – Вильнюс – Кена (граница Литвы) – Гудага– Казлу Руда – Каунас – Маладечна – Минск		C20/3	Россия, Литва, Беларусь
1f.	Новосибирск – Покоть – Актогай			Россия, Казахстан
1g.	Вентспилс (порт) – Тукумс 2 – Елгава – Крустпилс – Резекне – Зилупе (граница Латвии) – граница России – Новосокольники – Ржев – Москва		C12/СЕ12	Латвия, Россия
1h.	Лиепая (порт) – Елгава		C12/СЕ12	Латвия
1i.	Варшава – Берлин – Гамбург – Бремен – Бременхафен с ответвлением в Берлин – Дрезден		C45/2 СЕ20 CE55	Польша, Германия
1k.	Засниц (порт) – Берлин		CE55	Германия

	Маршрут	Коридоры	Международные сети	Страны, по которым проходит маршрут
1l.	Засниц (порт) – Клайпеда (порт) – Шауляй – Радвилисис – Каунас		C20/3	Германия, Литва
2.	Берлин – Франкфурт-на-Одере (граница Германии) – граница Польши – Куновице – Познань – Варшава – Тересполь (граница Польши) – Брест – Минск – Москва – Екатеринбург – Курган – Астана – Дружба – Урумчи – Ляньчжоу (порт) – Шанхай (порт)	ПЕТК 2; ОСЖД 1	E20, E24, СЕ20 ТАЖД	Беларусь, Россия, Казахстан, Китай
2a.	Ханка (порт)/Турку (порт) – Хельсинки – Рийхимяки – Коувола – Вайникала (граница Финляндии) – Лужайка (граница России) – Бусловская – Санкт-Петербург (порт) – Москва – Екатеринбург	ПЕТК 9; ОСЖД 16	E10/СЕ10, C10/2, E20, ТАЖД	Финляндия, Россия
2b.	Калининград – Нестеров (граница России) – Кайартай (граница Литвы) – Казлу Руда – Каунас – Кайшядорис – Вильнюс – Кена (граница Литвы) – Гудага – Руда – Каунас – Маладечна – Минск		C20/3	Россия, Литва, Беларусь
2c.	Екатеринбург – Челябинск – Тарановская – Зааятская – Тобол – Астана		ТАЖД	Россия, Казахстан
2d.	Варшава – Берлин – Гамбург – Бремен – Бременхафен с ответвлением в Берлин – Дрезден		C45/2 СЕ20 CE55	Польша, Германия
2e.	Засниц (порт) – Клайпеда (порт) – Шауляй – Радвилисис – Каунас		C20/3	Германия, Литва
3.	Куртич – Арад – Бухарест – Констанца (порт) – Поти/Батуми (порт) – Тбилиси – Баку (порт) – Актау (порт) – Бейнеу – Нукус – Укчудук – Навои – Ташкент – Чимкент – Алматы – Достык – Алашанькоу – Ляньчжоу (порт) – Шанхай (порт)	ПЕТК 4, ТРАСЕКА; ОСЖД 6а, 8, 10, 2, 5	E54, E562, E60, E50, ТАЖД	Румыния, Грузия, Азербайджан, Узбекистан, Казахстан, Китай
3a.	Баку (порт) – Туркменбаси (порт) – Ашхабад – Чарджоу – Бухара – Навои	ТРАСЕКА; ОСЖД 10	E60, ТАЖД	Азербайджан, Туркменистан, Узбекистан
3b.	Тбилиси – Садахло – Гюмри – Ереван – Гавар – Мегри – Нурдуз – Джулфа (изучается маршрут Ереван – Гавар – Мегри – Нурдуз – Джулфа)	ТРАСЕКА	E692, ТАЖД	Грузия, Армения
3c.	Балучи – Бишкек – Луговая	ТРАСЕКА	ТАЖД	Россия, Киргизстан
3d.	Ташкент – Канибадам – Андижан – Джалаабад – Туругарт – Каши – Урумчи (ведется строительство секции Джалаабад – Туругарт – Каши)	ТРАСЕКА	E696, ТАЖД	Узбекистан
3e.	Душанбе – Термез – [Туркменистан] – Бухара	ТРАСЕКА	E695, ТАЖД	Туркмения, Узбекистан, Таджикистан,
3f.	Мерсин (порт)/Искендерун (порт) – Малатия – Догукапи – Гюмри – Садахло – Тбилиси	ТРАСЕКА	E70, E692, E97, ТАЖД	Турция, Армения, Грузия
3g.	Унгени – Кишинев – Бендери – Кучурган – Раздельная – Одесса (порт)/Ильичевск (порт) – Поти/Батуми (порт)	ТРАСЕКА; ОСЖД 5а, 7	E95	Молдавия, Украина, Грузия
3h.	Салоники – Промачон (граница Греции) – Кулата (граница Болгарии) – София – Плевна – Варна (порт) – Поти/Батуми (порт)	ПЕТК8	E680, СЕ855	Болгария, Грузия
3i.	Куртич – Арад – Тимишоара – Крайова – Бухарест – Джурджу – Русе – Каспичан – Варна (порт) – Поти/Батуми (порт)	ПЕТК 10, 8	E66, E56, E95, E660, E680	Румыния, Болгария, Грузия
3j.	Драгоман – София – Горна – Бургас (порт) – Поти/Батуми (порт)		E70, E720	Болгария, Грузия
3k.	Унгени – Яссы – Бухарест – Джурджу		E95	Молдавия, Румыния, Болгария

Приложение 2. Перечень важнейших евроазиатских железнодорожных маршрутов, зафиксированных в рамках Первой и Второй фаз Проекта ЕЭК ООН по развитию евроазиатских транспортных связей

	Маршрут	Коридоры	Международные сети	Страны, по которым проходит маршрут
3l.	Бухара – Карши – [Туркменистан] – Термес – Курган-Тюбе – Куляб	ТРАСЕКА	E695	Узбекистан, Туркменистан, Таджикистан
3m.	Каре – Алхалаки – Тбилиси (идет строительство секции Каре – Алхалаки)	E692 ТАЖД		Грузия
3n.	Ташкент – Ангрен – Пап – Андижан (идет строительство секции Ангрен – Пап)	E696, ТАЖД		Узбекистан
3o.	Кишинев – Ревака – Каинари – Джурджулеши (речной порт) – Галати (порт)	E95, E560		Молдавия, Румыния
3p.	Буяновак (Сербия) – Табановце (БЮР Македония) – Куманово и далее до другой границы Македонии – Скопье – пересечение границы Болгарии – Деве Баир (БЮР Македония) – Крива Паланка – Беляковце – Куманово – Скопье – Кичево (БЮР Македония) – Струга – Лин (Албания)	CE85		Сербия, Македония, Болгария, Албания
4.	Драгоман – София – Свилengрад – Капикуле – Стамбул – Хайдарпаса (порт) – Измит – (порт Деринце) – Анкара – Малатия – Капикое – Ризи – Казвин – Тегеран – Саракхс – Сарахс – Мари – Чарджоу – Навои – Ташкент – Чимкент – Алматы – Достык – Алашанькоу – Ляньюньган (порт)/Шанхай (порт)	ПЕТК 4, 8,10; ОСЖД 6, 10, 2, 5 ТРАСЕКА	E70, E60, E50, C70/2, CE85, CE855 ТАЖД	Болгария, Турция, Иран, Мары, Узбекистан, Казахстан, Китай
4a.	Мерсин (порт)/Искендерун (порт) – Малатья	E97, ТАЖД		Турция
4b.	Ильичевск (порт) – Самсун (порт) – Калин – Сиваш – Бостанкяя (запланирован железнодорожный паром)	ТРАСЕКА	E97, E70	Украина, Турция, Россия
4c.	Тегеран – Кум – Мейбод – Язд – Бафгх – Керман – Захедан – Мирджавех – Кохи-Тафтан (граница с Пакистаном) (ведется строительство участка Керман–Захедан) Мирджавех (граница Ирана) – Кохи-Тафтан (граница Пакистана) – Далбандин – Спезанд – Рохри – Хайдараабад – Карачи (порт) – Рохри – Лахор – Равалпинди – Исламабад–Пешавар	ТАЖД		Иран
4d.	Измир (порт) – Баликсер – Эскишехир	E74, ТАЖД		Турция
4e.	Измир (порт) – Усак – Афион – Енице – Мерсин (порт)/Искендерун (порт)	E97		Турция
4f.	Пехливанкой – Узун-копру – граница с Грецией	NA		Турция
4g.	Ильичевск (порт) – Деринце (порт) – Измит			Украина – Турция
4h.	Констанца (порт) – Деринце (порт) – Измит			Турция
4i.	Констанца (порт) – Самсун (порт) (запланирована железнодорожная переправа)			Турция
4j.	Александруполис – Комотини – Драма (порт Кавала) – Серрес – Салоники – Афины – Пирей (порт) – новый Иконион (контейнерный терминал)	C70/2, CE85		Греция
4k.	Салоники – Идомени (граница Греции) – Гевгелия (граница Македонии) – Скопье	CE85		Греция, Македония
4l.	Салоники – Промачон (граница Греции) – Кулата (граница Болгарии) – София	CE855		Греция, Болгария
4m.	Пересечение границы Болгарии – Деве Баир (БЮР Македония) – Крива Паланка – Беляковце – Куманово – Скопье – Кичево (БЮР Македония) – Струга – Лин (Албания)			Болгария, Македония, Албания
4n.	Скопье – Жевгелия (граница БЮР Македонии) – Идомени (граница Греции)	CE85		Македония, Греция

Приложение 2. Перечень важнейших евроазиатских железнодорожных маршрутов, зафиксированных в рамках Первой и Второй фаз Проекта ЕЭК ООН по развитию евроазиатских транспортных связей

	Маршрут	Коридоры	Международные сети	Страны, по которым проходит маршрут
5.	Ханка (порт)/Турку (порт) – Хельсинки – Рийхимяки – Коувола – Вайнникала (граница Финляндии) – Луккайка (граница России) – Бусловская – Санкт-Петербург (порт) – Волгоград – Астрахань (порт) – Оля (порт) – Анзали (порт) – Рашт – Казвин – Тегеран – Кум – Мейбод – Бафх – Бандар Аббас (порт) (секция Анзали – Рашт – Казвин – в стадии строительства)	ПЕТК 9; ОСЖД 11	E10/СЕ10, C10/2, E99, E50 СЕ23, СЕ40, СЕ32, СЕ30 ТАЖД	Финляндия, Россия
5a.	Астрахань (порт) – Оля (порт) – Амирабад (порт) – Гармсар – Тегеран			ТАЖД Россия, Иран
5b.	Астрахань (порт) – Самур – Ямала – Баку – Астара (Азербайджан) – Астара (Иран) – Рашт (по секции Астара – Астара – Рашт ведется изучение)	ОСЖД 11	E60, E694 ТАЖД	Россия, Азербайджан, Иран
5c.	Астрахань (порт) – Аскарайская – Ганюшикино – Макат – Бейнеу – Нукус – Учкудук – Бухара – Чарджоу – Сарахс – Саракхс – Мешхед – Бафгх	ТРАСЕКА	E50, E597 ТАЖД	Россия, Казахстан, Узбекистан, Туркмения, Иран
5d.	Оля (порт) – Актау (порт) – Бейнеу		E597, ТАЖД	Азербайджан, Казахстан
5e.	Тегеран – Ком – Арак – Ахваз – Бандар Эмам (порт)		ТАЖД	Иран
5f.	Тегеран – Кашан – Бадруд – Эсфаган – Шираз – Бушер (порт) (участок Эсфаган – Шираз – Бушер запланирован)		ТАЖД	Иран
5g.	Бафгх – Керман – Фарадж – Чабахар (порт) (участок Фарадж – Чабахар запланирован)		ТАЖД	Иран
5h.	Мурманск (порт) – Санкт-Петербург			Россия
6.	Люксембург – граница Люксембурга – граница Франции – Тьонвиль – Мец – Ремишли – Форбак (граница Франции) – Саарбрюкен (граница Германии) – Людвигсхафен – Мангейм – Франкфурт-на-Майне – Ханау – Эрфурт – Лейпциг – Дрезден – Герлиц (граница Германии) – Згоржелец (граница Польши) – Вроцлав – Катовице – Краков – Пшемысл – Медика – Мостишка/Чоп/Ягудин – Львов – Киев – Харьков – Лиски – Самара – Уфа – Курган – Омск – Новосибирск – Улан-Удэ – Каримская – Владивосток (порт)/Восточный (порт)	ПЕТК 3, 5	E30, E24, СЕ23, СЕ40, СЕ32, СЕ30 ТАЖД	Люксенбург, Франция, Германия, Польша, Украина, Россия
6a.	Кишинев – Бендер – Раздельная – Жмеринка	ПЕТК9	E95,	Молдова, Украина
6b.	Тайшет – Иркутск – Улан-Удэ – Наушки – Хоит (граница Монголии) – Улан-Батор – Замин Удд (граница Монголии) – Эренхот (граница Китая) – Пекин – Тяньцзинь (порт) и на Джинан – Нандзинь		E20, ТАЖД	Россия, Монголия, Китай
6c.	Каримская – Забайкальск – граница с Китаем		ТАЖД	Россия
6d.	Актау (порт) – Бейнеу – Макат – Кандагач – Никелтай – Челябинск	ТРАСЕКА	E30, E50, E597	Казахстан, Россия
7.	Мостишка/Чоп – Львов – Жмеринка – Фастов – Донецк – Лихая – Волгоград – Аксайская – Макат – Бейнеу – Нукус – Учкудук – Навои – Ташкент – Чимкент – Алматы – Достык – Алашанькоу – Ляньюньган (порт)/Шанхай (порт)	ПЕТК 3, 5 ; ТРАСЕКА	E30, E50, E593, E597, ТАЖД	Украина, Россия, Казахстан, Китай
8.	Мостишка/Чоп – Львов – Фастов – Красноармейск – Квашино – Успенская – Ростов-на-Дону – Веселое – Гантиади – Сенаки – Тбилиси – Айлат – Астара (Азербайджан) – Астара (Иран) (секция Астара – Астара – в стадии строительства)	ПЕТК 3, 5; ТРАСЕКА	E30, E50, E593, E99, E60, ТАЖД	Украина, Россия, Грузия, Азербайджан, Иран
8a.	Тбилиси – Гюмри – Ереван	ТРАСЕКА	E694, ТАЖД	Грузия, Армения

	Маршрут	Коридоры	Международные сети	Страны, по которым проходит маршрут
8b.	Калининград (порт) — [Литва] — Минск — Горносаинка — Нижний — Киев Рига — Крустпилс — Даугавпилс — Индра (граница Латвии) — Бигосово (граница Беларусь) — Полак — Витебск — Орша — Жлобин		E95, C14/ CE14, C95/2	Россия, Беларусь, Украина
8c.	Кавказ (порт) — Новороссийск (порт) — Краснодар		E99, ТАЖД	Россия
8d.	Варна (порт) — Новороссийск (порт) — Поти/Батуми (порт)			Болгария, Россия, Азербайджан
9.	Ханка (порт)/Турку (порт) — Хельсинки — Riihimäki — Kouvolta — Вайникала (граница Финляндии) — Лужайка (граница России) — Бусловская — Москва — Рязань — Оренбург — Актюбинск — Кандагач — Арис — Ташкент — Бухара — Карши — Ташгузар — Байсун — Кумчурган — Термес — Галаба — Хайратон (граница с Афганистаном)	TPASEKA	E10/CE10, C10/2, E24, E30, E50, E695, ТАЖД	Финляндия, Россия
9a.	Рязань — Аксарийская — Макат — Каракалпакия — Учкудук — Навои — Бухара	TPASEKA	E50, E597, ТАЖД	Россия, Казахстан, Узбекистан
9b.	Ростов-на-Дону — Волгоград — Баскунчак — Аксарийская		E99, E50, ТАЖД	Россия
9c.	Бухара — Карши — Ташгузар — Байсун — Кумчурган — Сариация — Душанбе — Вахдад		E695, ТАЖД	Узбекистан, Афганистан

Приложение 3. Показатели, характеризующие состояние и тенденции парка грузовых вагонов в государствах — членах ЕЭП

I. Республика Беларусь

	2008	2010	2012	2013
1. Инвентарный парк вагонов (ваг.)	27062	26947	31763	32626
2. Закупка новых вагонов инвентарного парка (ваг.)	793	531	4259	1355
3. Списание вагонов инвентарного парка (ваг.)	852	336	475	473
4. Приватный парк вагонов (ваг.)	6471	7482	10743	11047
5. Закупка новых вагонов приватного парка (ваг.)	458	759	2316	516
6. Списание вагонов приватного парка (ваг.)	64	180	222	136

Таблица 1.
Динамика парка грузовых вагонов в Республике Беларусь (2008–2013)

	2008	2010	2012	2013
Инвентарный парк вагонов всего (ваг.)	27062	26947	31763	32626
в т.ч.:				
— полувагоны	6169	6385	9000	9939
— крытые вагоны	4226	4143	4504	4439
— цистерны	6040	6108	7893	7796
— платформы	2998	2921	2881	2794
— изотермические	95	95	88	78
— прочие	7534	7295	7397	7580

Таблица 2.
Структура инвентарного парка грузовых вагонов в Республике Беларусь (2008–2013)

	2008	2010	2012	2013
Приватный парк вагонов всего (ваг.)	6471	7482	10743	11047
в т.ч.:				
— полувагоны	57	76	1705	1710
— крытые вагоны	54	54	119	133
— цистерны	2950	2908	3416	3369
— платформы	100	88	86	86
— изотермические	—	—	—	—
— прочие	3310	4356	5417	5749

Таблица 3.
Структура приватного парка грузовых вагонов в Республике Беларусь (2008–2013)

Таблица 4.

Средний возраст инвентарного парка грузовых вагонов в Республике Беларусь (2008–2013, лет)

Тип вагонов	2012	2013
Инвентарный парк вагонов в целом (лет)	24	22
в т.ч.:		
– полувагоны	15	12
– крытые вагоны	28	29
– цистерны	20	18
– платформы	34	35
– изотермические	23	24
– прочие	30	29

Таблица 5.

Средний возраст приватного парка грузовых вагонов в Республике Беларусь (2008–2013, лет)

Тип вагонов	2012	2013
Приватный парк вагонов в целом (лет)	14	12
в т.ч.:		
– полувагоны	4	1
– крытые вагоны	24	21
– цистерны	20	17
– платформы	25	26
– хопперы	–	–
– прочие	11	12

Таблица 6.

Показатели оборота вагонов в Республике Беларусь (суток)

Тип вагонов	2008	2010	2012	9 мес. 2013
В целом по сети	4.07	4.04	4.21	4.19

II. Республика Казахстан

Таблица 7.

Динамика парка грузовых вагонов в Республике Казахстан (2008–2013)

	2008	2010	2012	01.10.2013
1. Инвентарный парк вагонов (ваг.)	60007	52410	37559	7373
2. Закупка новых вагонов инвентарного парка (тыс. ед.)	1929	988	9272	1816
3. Списание вагонов инвентарного парка (ваг.)	3495	8505	3099	2290
4. Приватный парк вагонов (ваг.)	35166	43305	32152	113890
5. Закупка новых вагонов приватного парка (ваг.)	831	457	3455	1098
6. Списание вагонов приватного парка (ваг.)	492	346	791	440

Таблица 8.

Структура инвентарного парка грузовых вагонов в Республике Казахстан (2008–2013)

	2008	2010	2012	01.10.2013
Инвентарный парк вагонов всего (ваг.)	60007	52410	37559	7373
в т.ч.:				
– полувагоны	26313	22811	20862	3321
– крытые вагоны	8786	7817	396	181
– цистерны	7021	6290	6350	228
– платформы	6475	4364	3215	1657
– изотермические	121	117	42	38
– прочие	11291	11011	6694	1948

	2008	2010	2012	2013
Приватный парк вагонов всего (ваг.)	35166	43305	82152	113890
в т.ч.:				
– полувагоны	14256	16190	28947	46100
– крытые вагоны	907	1213	11056	11529
– цистерны	14405	20438	28649	35246
– платформы	31	41	676	2127
– изотермические	169	61	53	28
– прочие	5398	5362	12771	18860

Таблица 9.

Структура приватного парка грузовых вагонов в Республике Казахстан (2008–2013)

Тип вагонов	2012	2013
Инвентарный парк вагонов в целом (лет)	20	18
в т.ч.:		
– полувагоны	16	17
– крытые вагоны	19	27
– цистерны	19	17
– платформы	28	25
– изотермические	36	37
– прочие	26	25

Таблица 10.

Средний возраст инвентарного парка грузовых вагонов в Республике Казахстан (2008–2013, лет)

Тип вагонов	2012	2013
Приватный парк вагонов в целом (лет)	11	12
в т.ч.:		
– полувагоны	11	9
– крытые вагоны	8	14
– цистерны	8	9
– платформы	10	17
– изотермические	22	23
– прочие	21	20

Таблица 11.

Средний возраст приватного парка грузовых вагонов в Республике Казахстан (2008–2013, лет)

Тип вагонов	2008	2010	2012	2013
В целом по сети	5.91	5.96	6.63	6.03

III. Российская Федерация

Таблица 12.

Показатели оборота вагонов в Республике Казахстан (суток)

	2008	2010	2012	На 1 октября 2013
1. Инвентарный парк вагонов (тыс. ед.)	404900	213800	70800	68800
2. Закупка новых вагонов инвентарного парка (тыс. ед.)	11100	10000	6000	7000
3. Списание вагонов инвентарного парка (тыс. ед.)	20200	11500	8200	2100
4. Приватный парк вагонов (тыс. ед.)	...*)	813000	1087600	1126500
5. Закупка новых вагонов приватного парка (тыс. ед.)	...*)	84800	18600	6300
6. Списание вагонов приватного парка (тыс. ед.)	...*)	27800	12800	15300

Таблица 13.

Динамика парка грузовых вагонов в Российской Федерации (2008–2013)

Примечание:

*) Данные отсутствуют

Таблица 14.
Структура инвентарного парка грузовых вагонов в Российской Федерации (2008–2013)

	2008	2010	2012	На 1 октября 2013
Инвентарный парк вагонов всего (тыс. ед.)	404900	213800	70800	68800
в т.ч.:				
– полувагоны	221200	98800	17000	16800
– крытые вагоны	55500	41500	7900	7900
– цистерны	8400	500	400	400
– платформы	39500	30500	15500	15600
– рефрижераторные	1000	900	200	200
– хопперы**				
– прочие	77800	40200	28600	26700
– транспортеры	1400	1300	1200	1200

Таблица 15.
Структура приватного парка грузовых вагонов в Российской Федерации (2010–2013)

	2010	2012	На 1 октября 2013
Приватный парк вагонов всего (тыс. ед.)	813000	1087700	1126500
в т.ч.:			
– полувагоны	314500	513000	526600
– крытые вагоны	34300	62300	65800
– цистерны	251100	277700	290000
– платформы	26900	39300	40400
– рефрижераторные	7400	5900	6100
– хопперы**			
– прочие	178700	189500	197600

Таблица 16.
Средний возраст инвентарного парка грузовых вагонов в Российской Федерации (2008–2013, лет)

Тип вагонов	2008	2010	2012	На 1 октября 2013
Инвентарный парк вагонов в целом (лет)	21.6	24.2	25.3	25.3
в т.ч.:				
– полувагоны	18.9	20.2	16.3	16.8
– крытые вагоны	24.1	27.6	29.7	30.5
– цистерны	25.8	26.7	27.2	28.7
– платформы	26.7	28.5	28.5	28.3
– хопперы**				
– прочие	24.2	27	27.4	27.1

Тип вагонов	2010	2012	На 1 октября 2013
Приватный парк вагонов в целом (лет)	18.6	16.5	15.6
в т.ч.:			
– полувагоны	17.1	14.2	13.5
– крытые вагоны	16.8	20.1	18.4
– цистерны	19.5	17.2	16.3
– платформы	27.5	27.5	26.6
– хопперы**			
– прочие	18.9	17.8	16.8

Таблица 17.
Средний возраст приватного парка грузовых вагонов в Российской Федерации (2010–2013, лет)

	Нормативный срок службы (лет)
Инвентарный парк вагонов	–
в т.ч.:	
– полувагоны	22
– крытые вагоны	32
– цистерны	32
– платформы	32
– хопперы**	25
– прочие	–

Таблица 18.
Нормативный срок службы эксплуатации грузовых вагонов в Российской Федерации

Журнал «Евразийская экономическая интеграция»

«Евразийская экономическая интеграция» – ежеквартальный научно-аналитический журнал, выпускаемый Евразийским банком развития. В редакционную коллегию и редакционный совет журнала входят известные ученые и практики, авторитетные специалисты в области региональной интеграции. «Евразийская экономическая интеграция» публикует научно-аналитические статьи, рецензии книг по интеграционной проблематике, интервью, а также ежеквартальную хронику региональной интеграции. Фокусируясь в большей степени на экономической проблематике, журнал публикует материалы, посвященные широкому кругу актуальных вопросов евразийской интеграции. Это теория интеграции, в том числе применительно к процессам на постсоветском пространстве; экономическая интеграция (торговля, инвестиции, финансовые институты); институциональная интеграция; другие вопросы сотрудничества на постсоветском пространстве; мировой опыт региональной интеграции. Первый номер журнала вышел в III квартале 2008 года.

Альманах EDB Eurasian Integration Yearbook

Ежегодный альманах Eurasian Integration Yearbook публикует на английском языке широкий круг статей и иных материалов по теоретическим и практическим проблемам евразийской интеграции. Основную часть ежегодного альманаха составляют английские версии избранных публикаций, напечатанных в журнале «Евразийская экономическая интеграция» и других аналитических изданиях ЕАБР. Они дополнены хроникой региональной интеграции за прошедший год. Альманах помогает сделать доступными лучшие статьи, опубликованные на русском языке, мировому сообществу. Помимо статей, опубликованных в журнале «Евразийская экономическая интеграция», к публикации также принимаются статьи на русском или английском языках, специально написанные для ежегодника.

Требования к рукописям

Статьи принимаются по электронной почте: editor@eabr.org. Все поступившие статьи проходят процедуру «слепого рецензирования». Хотя объем статьи строго не ограничивается, редакция рекомендует авторам подготовку статей «стандартного» академического размера: 6–8 тыс. слов или 30–40 тыс. знаков. Помимо основного текста автор должен предоставить краткие биографические сведения (ФИО, ученая степень, звание, место работы и должность) (100–150 слов); резюме статьи (100–150 знаков) и список использованной литературы.

Отраслевые обзоры

Аналитическое управление ЕАБР публикует отраслевые и тематические аналитические обзоры. Электронные версии обзоров доступны по адресу: <http://www.eabr.org/r/research/industryres/>.

Консалтинговые услуги

Банк оказывает информационно-консультационные услуги, в том числе на возмездной основе, стратегическим партнерам и клиентам. Аналитическое управление банка обладает собственной экспертизой и может подключать специалистов других подразделений банка (проектные менеджеры, корпоративное финансирование, казначейство, правовое управление). К осуществлению консалтинговых проектов также могут привлекаться внешние эксперты из ряда стран СНГ.

Консультационные услуги оказываются по ряду направлений, включая:

- анализ состояния и динамики развития отдельных отраслей экономик государств – участников банка и других стран ЕврАзЭС;
- аналитические обзоры финансовых рынков стран ЕврАзЭС;
- экономический и правовой анализ интеграционных соглашений и структур на постсоветском пространстве;
- вопросы деятельности банков развития в странах СНГ и развития сотрудничества с ними.

Контакты

Ясинский Владимир Адольфович
Управляющий директор по аналитической работе, член Правления ЕАБР
Электронная почта: yasinskiy_va@eabr.org
Телефон: +7 (727) 244 68 75

Байбикова Элла Рушановна
Начальник аналитического управления, ЕАБР
Электронная почта: baybikova_er@eabr.org
Телефон: +7 (727) 244 40 44, доб. 6908

