



Евразийский Банк Развития

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ ЕВРАЗЭС:

БЫСТРЕЕ, ДЕШЕВЛЕ, БОЛЬШЕ



ОТРАСЛЕВОЙ ОБЗОР

МАРТ 2009 г.

Евразийский банк развития (ЕАБР) является международной финансовой организацией, призванной содействовать экономическому развитию и интеграционным процессам на евразийском пространстве. Он был учрежден на основании межгосударственного соглашения между Российской Федерацией и Республикой Казахстан, подписанного в январе 2006 года. В декабре 2008 года Совет ЕАБР принял решение о принятии Республики Таджикистан, Республики Беларусь и Республики Армения в состав участников банка. Основные направления финансовой деятельности банка связаны с электроэнергетикой, транспортной инфраструктурой, промышленностью и высокотехнологичными отраслями.

Приоритетом аналитической деятельности банка в соответствии с его Уставом является информационно-аналитическое сопровождение интеграционных процессов на евразийском пространстве. Банк регулярно проводит конференции и круглые столы по проблемам интеграции. В 2008 году банк приступил к изданию ежеквартального научно-аналитического журнала «Евразийская экономическая интеграция» и ежегодного альманаха «EDB Eurasian Integration Yearbook» (http://www.eabr.org/media/img/rus/publications/Yearbook/EDB_Yearbook_2008.pdf). Аналитическое управление банка готовит и распространяет подробные отраслевые и страновые аналитические обзоры. Предусмотрена реализация крупных исследовательских и прикладных проектов, первым из которых станет проект «Система индикаторов евразийской интеграции ЕАБР».

АДРЕС:

Республика Казахстан
050000, г. Алматы, ул. Панфилова, 98

ЕВРАЗИЙСКИЙ БАНК РАЗВИТИЯ

Тел.: +7 (727) 244 40 44
Факс: +7 (727) 244 65 70, 291 42 63
E-mail: info@eabr.org
<http://www.eabr.org>

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

КОНТАКТЫ АВТОРОВ ОБЗОРА:

Винокуров Евгений Юрьевич
д. э. н., начальник отдела экономического анализа и консалтинга, ЕАБР
Электронная почта: vinokurov_ey@eabr.org

Джадралиев Мурат Абаевич
Главный специалист отдела экономического анализа и консалтинга, ЕАБР
Электронная почта: jadraliyev_ma@eabr.org

Щербанин Юрий Алексеевич
д. э. н., проф., зав. лабораторией, Институт народохозяйственного прогнозирования (Россия)
Электронная почта: shcherbanin@ecfor.ru

Оглавление

ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ ОБЗОРА	5
СПИСОК АББРЕВИАТУР	7
1. ПРОБЛЕМАТИКА ОБЗОРА	8
2. ТРАНЗИТНО-ТРАНСПОРТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ ЕВРАЗЭС	9
2.1. Анализ грузопотоков между государствами-членами ЕвразЭС	9
2.2. Потенциал грузовых перевозок в условиях мирового кризиса.....	10
2.3. Анализ евразийских товаропотоков в направлении Азия–Европа.....	11
2.4. Анализ возможного грузопотока по сухопутным маршрутам Китай – Западная Европа через территорию государств-членов Сообщества.....	14
3. СУЩЕСТВУЮЩИЕ И РЕАЛИЗУЕМЫЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ В РЕГИОНЕ	20
3.1. Роль и место международных транспортных коридоров в ЕвразЭС.....	20
3.2. Панъевропейские (критские) коридоры.....	21
3.3. Железнодорожные транспортные коридоры	24
3.4. Автомобильные коридоры.....	32
4. ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПО МТК ЕВРАЗЭС	35
4.1. Море против суши – 2:1 не в нашу пользу.....	35
4.2. Барьеры, препятствующие реализации транзитного потенциала региона.....	38
5. ТРАНСПОРТНЫЕ СТРАТЕГИИ И НАПРАВЛЕНИЯ ИНВЕСТИРОВАНИЯ	44
5.1. Национальные транспортные стратегии и МТК.....	44
5.2. Направления инвестирования.....	47
6. ИНТЕГРАЦИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ НА ЕВРАЗИЙСКОМ КОНТИНЕНТЕ	50
6.1. Инициативы Евразийского экономического сообщества.....	50
6.2. Интеграционные инициативы Содружества независимых государств.....	52
6.3. «Инициатива 1520».....	53
6.4. Перспективы интеграции транспортных систем.....	54
7. БЫСТРЕЕ, ДЕШЕВЛЕ, БОЛЬШЕ: ПРИОРИТЕТЫ В РАЗВИТИИ МТК ГОСУДАРСТВ-ЧЛЕНОВ ЕВРАЗЭС	56
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ	57

Таблицы

Таблица 1. Торговый оборот между государствами-членами ЕвразЭС.....	9
Таблица 2. Торговля товарами КНР со странами Европы и СНГ в 2007 году.....	12

Таблица 3.	Торговля товарами Республики Корея со странами Европы и СНГ в 2007 году	13
Таблица 4.	Совокупный транзитный потенциал государств-членов ЕврАзЭС	35
Таблица 5.	Пример физических и нефизических барьеров в торговле.....	39
Таблица 6.	Прогноз объемов транзитных перевозок грузов через территорию России.....	45
Таблица 7.	Участие государств-членов ЕврАзЭС в инвестиционных проектах по развитию транспортной инфраструктуры до 2020 года.....	55
Рисунки		
Рисунок 1.	Потенциальные объемы грузопотоков между странами ЕврАзЭС.....	10
Рисунок 2.	Экспорт в страны ЕС из Китая, Кореи и Индии.....	11
Рисунок 3.	Структура экспорта китайских товаров в Европу.....	12
Рисунок 4.	Объемы перевалки контейнеров через Достык.....	15
Рисунок 5.	Существующие и потенциальные объемы грузопотоков через ЕврАзЭС.....	19
Рисунок 6.	Схема панъевропейских коридоров.....	22
Рисунок 7.	Скорость прохождения поездов по Транссибу.....	25
Рисунок 8.	ТРАСЕКА.....	27
Рисунок 9.	Железнодорожные магистрали.....	30
Рисунок 10.	Автомобильные транспортные коридоры.....	33
Рисунок 11.	Динамика роста объема железнодорожных перевозок грузов и парка вагонов стран ЕврАзЭС.....	49
Рисунок 12.	Основные железнодорожные магистрали с шириной колеи 1520 мм.....	53
ВСТАВКИ		
Вставка 1.	Основные товарные группы, которые могут составить грузовую базу для перевозки в евразийском сообщении (Китай – Западная Европа).....	16
Вставка 2.	СУАР в контексте развития транзитных перевозок в Западную Европу.....	18
Вставка 3.	Программа ТРАСЕКА	28
Вставка 4.	Перспективы развития контейнерных перевозок.....	29
Вставка 5.	Цены на перевозку контейнеров морским и железнодорожным транспортом в евразийском сообщении	36

Основные выводы обзора

1. Географическое и геоэкономическое положение стран Сообщества обуславливает огромный транзитный потенциал ЕврАзЭС. По оценкам экспертов, на сегодняшний день он составляет около 220 млн тонн, а к 2020 году достигнет показателя в 400 млн тонн, из которых порядка 290 млн тонн придется на транзит из государств ЕврАзЭС в третьи страны через другие страны Сообщества. На территории стран ЕврАзЭС расположен ряд существующих и создаваемых железнодорожных и автомобильных транспортных коридоров, позволяющих производить доставку грузов как в направлении Восток–Запад, так и в направлении Север–Юг. Однако для перевозки таких объемов грузов необходима модернизация существующей транспортной инфраструктуры региона.

2. **ТРАНЗИТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ ЕВРАЗЭС НЕ ИСПОЛЬЗУЕТСЯ ПОЛНОСТЬЮ** – на сегодняшний день лишь половина возможного объема грузопотоков проходит через страны Сообщества. Основной причиной этого является неспособность привлечь транзитные перевозки между двумя макрорегионами континента – Европейским союзом (ЕС) и странами Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР), прежде всего, Китаем, объем торговли между которыми уже в ближайшие годы достигнет \$ 1 трлн. Лишь 1% от общего объема грузоперевозок между ЕС и АТР на данный момент проходит по международным транспортным коридорам (МТК) Сообщества. В это время миллиарды долларов прибыли от транзита товаров поглощаются морскими фрахтовыми компаниями. Согласно предоставленным данным, из 17.7 млн TEU, перевезенных в 2008 году в сообщении Азия–Европа, через Достык было перевалено лишь 74 551 TEU, или 0.42%, а в сообщении Европа–Азия – 0.35%.

3. **МОРЕ ПРОТИВ СУШИ: 2:1 НЕ В НАШУ ПОЛЬЗУ.** Перевозка транзитных грузов морем (трансокеанскими маршрутами) имеет такие основные конкурентные преимущества, как низкая стоимость доставки, сложившиеся связи с клиентами, а также высокие стандарты предлагаемых транспортных услуг. Это позволяет полагать, что в обозримом будущем морские транзитные перевозки будут превалировать. У сухопутных транзитных маршрутов есть лишь одно конкурентное преимущество – скорость доставки, которая в два-три раза выше, чем на морских трассах из Восточной Азии в Западную Европу. Это преимущество нужно использовать. Существенная часть тяготящего к «фактору времени» транзита (по самым скромным оценкам порядка 16 млн тонн в год) может быть переброшена на МТК ЕврАзЭС.

4. Существует ряд физических и нефизических барьеров, мешающих реализации транзитного потенциала стран ЕврАзЭС. К физическим барьерам можно отнести неудовлетворительное состояние путей сообщения – автомобильных и железных дорог и искусственных сооружений на них; устаревший парк подвижного состава (локомотивы, вагоны), не позволяющий увеличивать скорость и объём перевозок; несоответствие дорог международным стандартам качества; нехватка мощностей погранпереходов и логистических центров. К барьерам нефизического характера могут быть отнесены: разрешительная система осуществления грузовых перевозок, необоснованные задержки при пересечении границ, всевозможные сборы и дополнительные налоги со стороны контрольно-надзорных и местных органов, регулярный и произвольный контроль по определению веса груза и т.п. **НАЛИЧИЕ НЕФИЗИЧЕСКИХ БАРЬЕРОВ ЯВЛЯЕТСЯ НАИБОЛЕЕ ЗНАЧИМЫМ ФАКТОРОМ, СДЕРЖИВАЮЩИМ СТАНОВЛЕНИЕ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК В РЕГИОНЕ И ПРИВОДЯЩИМ К СУЩЕСТВЕННЫМ ЗАДЕРЖКАМ ТРАНСПОРТА.** Потерянное время – это не только потерянные деньги и доверие клиентов, но и потеря главного конкурентного преимущества сухопутных транзитных перевозок над морскими путями.

5. Существует два взаимодополняющих способа преодоления физических и нефизических барьеров:

- а) **ИНТЕГРАЦИЯ НАЦИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ** видится нами как основной инструмент преодоления ряда барьеров путем проведения согласованной транспортной политики, гармонизации и совершенствования национальных нормативных документов и т.д.
- б) **СОГЛАСОВАННАЯ ИНВЕСТИЦИОННАЯ ПОЛИТИКА ПО РАЗВИТИЮ ПРИОРИТЕТНЫХ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ** для реализации транзитного потенциала и взаимной торговли между государствами-членами ЕврАзЭС, направленных на: строительство приоритетных участков железных и автомобильных дорог; строительство логистической и приграничной инфраструктуры; обновление вагонного парка.

6. Строительство и модернизация транспортной инфраструктуры чрезвычайно капиталоемки.

Представляется необходимым выделение приоритетных направлений развития в целях концентрации взаимных усилий стран региона на наиболее перспективных маршрутах прохождения транзитных потоков и обеспечения интеграционных процессов. По нашему мнению, наиболее приоритетными для реализации транзитного потенциала международными транспортными коридорами являются Северный коридор Трансазиатской железнодорожной магистрали (с дальнейшим выходом на Транссиб) и автомагистраль Западная Европа – Западный Китай протяженностью почти 10 000 км. Возможности по объему перевозок Трансазиатской железнодорожной магистрали еще недостаточно использованы, а международный проект ТРАСЕКА (Транспортный коридор Европа – Кавказ – Азия) с его многочисленными перегрузками и паромными переправами (Туркменбаши – Баку через Каспийское море; Поти, Батуми – Варна, Одесса через Черное море) и очень высокой капиталоемкостью вряд ли станет конкурентом в этих перевозках. Согласно предварительным подсчетам, в равных условиях тарифы на перевозку зерна, хлопка и контейнеров с использованием российских железных дорог в 1.7 раза ниже, чем по маршруту ТРАСЕКА, а нефти и цветных металлов – в 1.2 раза. Помимо этого, сроки доставки грузов по России меньше в 1.8 раза. Совокупность вышеупомянутых мер позволит значительно уменьшить физические и нефизические барьеры, а также проводить совместную инвестиционную деятельность, направленную на плановое обновление транспортной инфраструктуры и развитие сервисно-логистических центров. Общим итогом станет достижение и мультипликация положительного по сумме интеграционного эффекта.

7. В силу своего географического положения и национальных экономических интересов, Россия, Казахстан и их соседи прямо заинтересованы в евразийской интеграции, выходящей за пределы постсоветского пространства и охватывающей важнейшие страны континента. Надежной основой региональной экономической интеграции становятся конкретные интеграционные проекты в отдельно взятых отраслях и секторах. Региональная экономическая интеграция может начаться с ключевых секторов и потом перейти на уровень институциональной интеграции. Транспорт должен стать одним из центральных функциональных секторов в этом контексте.

Список аббревиатур

TEU – двадцатифунтовый эквивалент (Twenty-Foot Equivalent Unit) контейнера

АБР – Азиатский банк развития

АО «РЖД» – АО «Российские железные дороги»

АТР – Азиатско-Тихоокеанский регион

ВБ – Всемирный банк

ГЛОНАСС – Глобальная навигационная спутниковая система

ЕАБР – Евразийский банк развития

ЕБРР – Европейский банк реконструкции и развития

ЕврАзЭС, Сообщество – Евразийское экономическое сообщество

ЕС – Европейский союз

ЕТП – единое транспортное пространство

ЕЭК – Европейская экономическая комиссия

ИБР – Исламский банк развития

ИК ЕврАзЭС – Интеграционный комитет ЕврАзЭС

ИТ – информационные технологии

КПП – контрольно-пропускной пункт

МТК – международный транспортный коридор

ОАО «КТЖ» – ОАО «Казакстан Темир Жолы» (Казахстанские железные дороги)

ООН – Организация Объединенных Наций

ПРООН – Программа развития Организации Объединенных Наций

СНГ – Содружество независимых государств

СУАР – Синьцзян-Уйгурский автономный район

СЭЗ – специальная экономическая зона

ТРАСЕКА – Транспортный коридор Европа–Кавказ–Азия

ТС – Таможенный союз

ТСМ, Транссиб – Транссибирская железнодорожная магистраль

ТЭК – топливно-энергетический комплекс

ЦА – Центральная Азия

ЦАРЭС – Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество

ЭСКАТО – Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана

ЮВА – Юго-Восточная Азия

1. Проблематика обзора

Транспортная система является одним из необходимых факторов эффективного функционирования экономики страны и важнейшей инфраструктурной основой устойчивого роста. В современных условиях, когда экономики стран связаны воедино в сети мирового производства, развитие эффективно работающих транспортно-коммуникационных систем является необходимым условием для того, чтобы развивающиеся страны внедрились в эту глобальную сеть (Lakshmanan 2001).

Для государств-членов ЕврАзЭС – Беларуси, Казахстана, Кыргызстана, России и Таджикистана – объемы взаимного торгового оборота и, следовательно, грузовых перевозок которых на протяжении последних лет характеризуются быстрыми темпами роста (к 2020 году общий объем перевозки грузов может достигнуть 490 млн тонн, что более чем в 4 раза выше показателей 2000 года), развитие транспортной инфраструктуры является ключевым элементом. Без этого невозможен дальнейший существенный рост объемов взаимной торговли и, как следствие, углубление экономической интеграции.

Транзитный потенциал ЕврАзЭС сегодня, по оценкам экспертов, составляет порядка 220 млн тонн. К 2020 году возможно достижение показателя в 400 млн тонн, в т.ч. примерно 290 млн тонн грузов «тяготеют» к транзиту из стран ЕврАзЭС в третьи страны. Очевидно, что для перевозки таких колоссальных объемов грузов необходима модернизация существующей транспортной инфраструктуры региона.

Однако необходимо отметить, что транзитный потенциал ЕврАзЭС сегодня полностью не востребован. Лишь половина возможного объема грузопотоков проходит через страны Сообщества. Основной проблемой неиспользования транзитного потенциала является неспособность привлечь транзитные перевозки между двумя глобальными товаропроизводящими центрами – Европейским союзом и странами Азиатско-Тихоокеанского региона. Объем торговли между ними уже в ближайшие несколько лет достигнет \$ 1 трлн. Лишь 1% от общего объема грузоперевозок между ЕС и АТР на данный момент проходит через международные транспортные коридоры Сообщества, тогда как миллиарды «транзитной» прибыли приходится на долю морских судоходных компаний. Другими словами, транзитный потенциал в данный момент не реализован. В данном обзоре будет сделана попытка понять, почему и что можно и нужно сделать для того, чтобы МТК в регионе являлись реальным источником транзитных доходов для государств-участниц ЕврАзЭС.

Целью данного обзора является комплексный анализ транзитной проблематики ЕврАзЭС. Во-первых, было изучено конкурентное поле транзитных перевозок, что позволило выявить некоторые новые аспекты конкурентных преимуществ морского и сухопутного транзита грузов. Во-вторых, был определен ряд грузов, тяготеющих к транзиту через МТК ЕврАзЭС. В-третьих, были идентифицированы барьеры физического и нефизического характера, препятствующие реализации транзитного потенциала региона, что позволило выявить и предложить инструменты для их устранения. Были рассмотрены различные направления инвестирования, а также изучен опыт интеграции транспортных систем на территории Сообщества. Наконец, в данном обзоре представлена подробная информация о существующих и реализуемых сухопутных МТК стран Сообщества, а также определен ряд наиболее перспективных и эффективных коридоров, способствующих реализации транзитного потенциала региона и стимулирующих интеграционные процессы в ЕврАзЭС.

2. Транзитно-транспортный потенциал ЕврАзЭС

2.1. Анализ грузопотоков между государствами-членами ЕврАзЭС

Внешнеторговый оборот стран Сообщества в течение последних лет характеризуется уверенным ростом. Только по сравнению с 2005 годом совокупный торговый оборот между государствами-членами ЕврАзЭС в стоимостном выражении увеличился в 2 раза (см. таблицу 1). Это во многом объясняется сложившимися еще в советские времена пропорциями и структурой хозяйственного взаимодействия, достаточно высокими темпами экономического роста в регионе, развитием отраслей, производящих сырьевую продукцию и полуфабрикаты, формирующие т.н. массовые (сырьевые) грузы, ростом взаимной торговли и торговли с соседними странами.

Торговый оборот в парах стран	2005	2006	2007	2008*
Россия–Беларусь	15834.0	19944.0	26074.0	30338.0
Россия–Казахстан	9 749.0	12807.0	16576.0	17204.0
Россия–Кыргызстан	544.0	755.0	1 169.0	1 565.0
Россия–Таджикистан	335.0	504.0	772.0	833.0
Казахстан–Беларусь	234.5	355.3	525.3	540.2
Казахстан–Кыргызстан	344.1	406.7	517.0	529.9
Казахстан–Таджикистан	167.6	185.1	198.9	205.0
Беларусь–Кыргызстан	10.8	21.5	25.8	27.0
Беларусь-Таджикистан	12.0	18.0	34.0	39.0
Кыргызстан-Таджикистан	24.9	26.7	30.4	34.0
Совокупный товарооборот	27 255.8	35 023.3	45 922	51 315.1

ТАБЛИЦА 1.
Торговый оборот между государствами-членами ЕврАзЭС (\$ млн)

Источник: Государственные статистические агентства государств-членов ЕврАзЭС

*Данные за январь-октябрь 2008 года

Параллельно увеличивающемуся торговому обороту государств-членов ЕврАзЭС стремительными темпами возрастают и объемы грузоперевозок между странами Сообщества. По оценкам экспертов Интеграционного комитета ЕврАзЭС, объем грузоперевозок к 2020 году возрастет до 490 млн тонн, что почти в 4 раза больше показателей 2000 года. Несмотря на некоторое прогнозируемое замедление роста грузопотоков между государствами-членами ЕврАзЭС, среднегодовой рост, согласно прогнозу, составит более 15% (см. рисунок 1).

Рисунок 1.
Потенциальные объемы
грузопотоков между
странами ЕврАзЭС

Источник: Интеграционный
комитет ЕврАзЭС



Представляется естественным, что столь быстро растущие грузопотоки между странами Сообщества уже в скором будущем потребуют модернизации и расширения мощностей транспортной инфраструктуры, прежде всего железнодорожных и автомобильных дорог и логистических центров.

2.2. ПОТЕНЦИАЛ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК В УСЛОВИЯХ МИРОВОГО КРИЗИСА

Группа экспертов Комитета внутреннего транспорта ЕЭК ООН приняла следующее определение МТК: «часть национальной или международной транспортной системы, которая обеспечивает значительные международные грузовые и пассажирские перевозки между отдельными географическими районами. Включает в себя подвижной состав и стационарные устройства всех видов транспорта, работающие на данном направлении, а также совокупность технологических, организационных и правовых условий осуществления этих перевозок». Таким образом, исходя из вышеописанной дефиниции, для определения актуальности изучения МТК государств-членов ЕврАзЭС, прежде всего, необходимо определить существующий потенциал грузовых¹ перевозок как внутри региона, так и в части транзита, проходящего через эти страны.

Колоссальная роль развития МТК в данном регионе обуславливается уникальным географическим и геоэкономическим положением между двумя макрорегионами – странами Западной Европы и Азиатско-Тихоокеанским регионом, объем торговли между которыми в 2007 году составил \$ 700 млрд, а к 2010 году, по оценке экспертов, может превысить \$ 1 трлн.

Несомненно, разразившийся мировой финансовый и экономический кризис внесет определенные коррективы в оценку потенциальных объемов взаимной торговли между Европой и Азией. Страны Западной Европы находятся в данный момент в экономической рецессии и, вследствие существенного понижения внутреннего спроса, вынуждены в значительной степени сократить импорт из Азии, прежде всего, это касается дешевых товаров из КНР. Китай, будучи государством с экспортоориентированной экономикой, в ответ представил ряд антикризисных мер, призванных стимулировать внутренний спрос на товары, что должно привести к некоторому понижению значимости экспорта. Однако мы склоняемся к мнению, что экспорт на платежеспособные рынки развитых стран (прежде всего, Америки и Европы) и в будущем останется приоритетным направлением развития экономики Китая и других стран АТР (традиционно высокий уровень внутренних сбережений в регионе не позволит существенно увеличить внутренний спрос в данных странах, и правительства в период кризиса сконцентрируют свои усилия на более действенном и «знакомом» субсидировании экспорта).

¹ В настоящем обзоре анализируются лишь грузовые перевозки как основа реализации транзитно-транспортного потенциала региона.

Кроме того, по нашим оценкам, настоящий кризис постепенно достигает «реcessionного дна», и, согласно базовому сценарию циклического развития кризисных процессов, уже к концу 2009 – началу 2010 года можно ожидать, что мировая экономика вновь вступит в полосу экономического роста, что приведет и к увеличению товарооборота между основными мировыми производителями и потребителями. Таким образом, даже при незначительном сокращении объемов взаимной торговли в 2008–2009 годы, вполне реально достичь заявленного аналитиками \$ 1 трлн взаимного товарооборота между Западной Европой и АТР, однако с небольшим запозданием – по нашим прогнозам, к 2013–2015 годам. Следовательно, даже в условиях существующего мирового экономического кризиса можно говорить об огромном транзитном потенциале государств-членов ЕвразЭС, прежде всего, в обслуживании потоков в направлении Восток–Запад.

2.3. АНАЛИЗ ЕВРАЗИЙСКИХ ТОВАРОПОТОКОВ В НАПРАВЛЕНИИ Азия–Европа

При анализе стоимостных показателей товаропотоков, для определения нагрузки на сухопутные транспортные системы в евразийском сообщении с транзитной составляющей, необходимо учитывать три главных грузообразующих центра: КНР и Южную Корею в качестве основных партнеров европейских стран на Дальнем Востоке, использующих и способных увеличить транзитные перевозки, а также Индию, грузы из которой в потенциале способны частично выходить на Европу через маршруты Север-Юг.

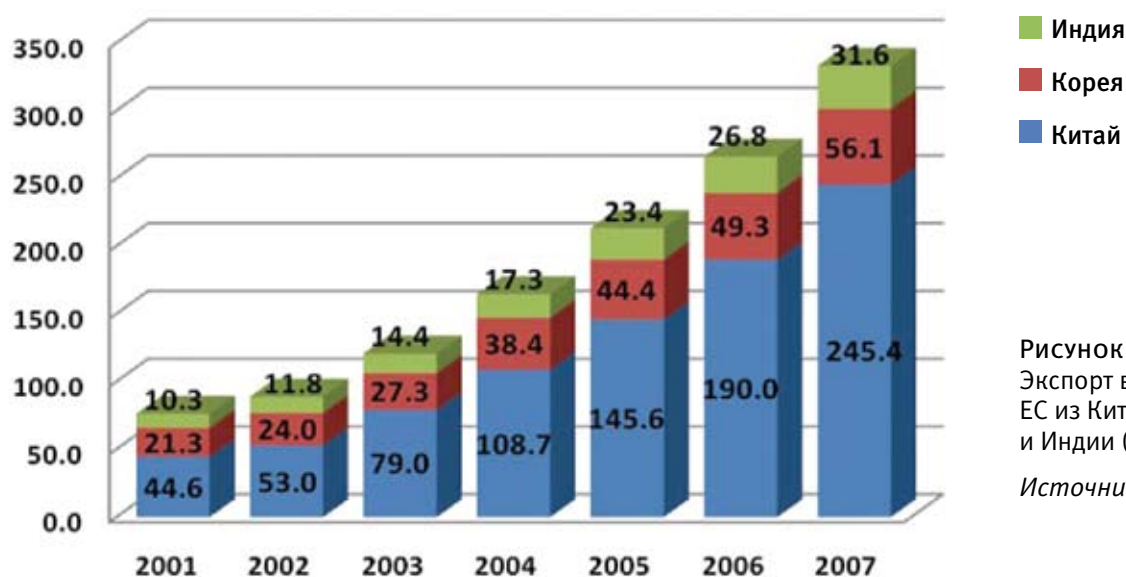


Рисунок 2.
Экспорт в страны ЕС из Китая, Кореи и Индии (\$ млрд)
Источник: WTO (2008)

В 2007 году КНР стала вторым в мире экспортером (в стоимостном выражении) – \$ 1217.8 млрд и третьим импортером – \$ 956 млрд (WTO 2008:39).

Ниже представлены данные о торговле КНР с Европой и странами СНГ по основным товарным группам.

Товарные позиции	Торговля всего		Европа		СНГ	
	Экспорт	Импорт	Экспорт	Импорт	Экспорт	Импорт
Сельхозпродукция	38.9	65.4	6.6	5.4	1.6	5.9
Топливо и ископаемое сырье	41.9	210.6	5.5	9.0	0.7	17.3
Готовая продукция	1134.8	677.5	251.8	104.9	45.7	4.7
В том числе:						
металлы	51.5	24.1	10.4	3.8	1.6	1.2
химпродукция	60.3	107.4	11.2	14.7	2.2	3.0
оргтехника	347.8	226.5	84.1	9.7	4.3	0.04
транспортное оборудование	59.1	41.7	13.6	18.1	3.5	0.1
текстиль	56.0	16.6	8.5	1.2	2.8	0.01
одежда	115.2	2.0	25.8	0.4	6.9	0
ИТОГО:	1217.8	956.0	263.9	120.0	48.0	28.0

Таблица 2.
Торговля товарами КНР со странами Европы и СНГ в 2007 году (\$ млрд)

Источник: WTO (2008)

Наибольшие объемы экспорта из КНР в европейские страны приходятся на готовую продукцию – примерно 95% в стоимостном выражении (см. рисунок 3). По номенклатуре «готовая продукция» лидируют такие позиции, как оргтехника – 31% всех поставок, различные машины и оборудование – около 19%, одежда – почти 10%, химпродукция – более 4% и др. (см. таблицу 2). Это говорит о том, что данная номенклатура грузов относится к категории контейнеризируемых, т.е. таких, перевозка которых возможна в контейнерах.

Импортирует Китай из европейских стран также в основном готовую продукцию. Доля отдельных товарных групп высока: вся готовая продукция – 87%, а по отдельным ее видам – на машины и транспортное оборудование приходится 57.2%, еще 34% составляет импорт энергетического оборудования и электротехнической продукции. Это также контейнеризируемые грузы.

■ Сельхозпродукция ■ Топливо и ископаемое сырье ■ Готовая продукция

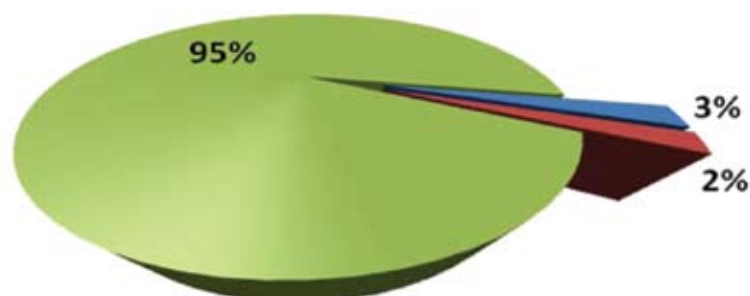


Рисунок 3.
Структура экспорта китайских товаров в Европу, 2007 г.

Источник: WTO (2008)

Что же касается торговли со странами СНГ, то там картина несколько иная. В основе экспорта Китая в страны СНГ лежит вывоз готовой продукции. Причем, в стоимостном выражении доля одежды составляет 28.5%, энергетического оборудования превышает 12%, предметов домашнего обихода достигает почти 10%, оргтехники – 9%, автомобилей – 6%.

Что касается импорта, то из стран СНГ в основном вывозится продукция ТЭК (ее доля превышает 61%), на долю сельхозсырья приходится 16%, на химическую продукцию (минеральные удобрения) – почти 11%, чуть более 4% составляют поставки металлов. Таким образом, основная категория грузов, поставляемых в Китай, представляет собой массовые грузы, требующие крупнотоннажные грузовые единицы – вагоны, платформы, но не контейнеры.

Мощной экспортной грузовой базой обладает Республика Корея. Данные по внешней торговле этой страны представлены в таблице 3.

Товарные позиции	Торговля всего		Европа		СНГ	
	Экспорт	Импорт	Экспорт	Импорт	Экспорт	Импорт
Сельхозпродукция	6.32	22.04	0.36	1.85	0.35	0.76
Топливо и ископаемое сырье	33.82	126.58	1.39	2.30	0.09	5.46
Готовая продукция	330.41	206.09	59.60	35.46	10.87	1.72
В том числе:						
металлы	18.82	21.45	2.53	1.44	0.18	0.99
химпродукция	37.54	32.34	2.69	6.59	1.15	0.37
оргтехника	92.69	45.62	16.79	2.70	1.23	0.02
транспортное оборудование	78.99	13.68	21.15	4.42	6.46	0.05
текстиль	10.37	4.14	1.13	0.46	0.22	0.02
одежда	1.91	4.32	0.29	0.48	0.02	0
ИТОГО:	371.48	356.84	61.57	40.70	11.31	8.01

Таблица 3.
Торговля товарами Республики Корея со странами Европы и СНГ в 2007 г. (\$ млрд)

Источник: WTO (2008)

В сравнении с объемами поставок из КНР в Европу и СНГ, экспорт и импорт Республики Корея может показаться не столь большим, однако надо учитывать и специфику грузов.

Как видно из приводимой таблицы, в структуре корейского экспорта в европейские страны преобладает исключительно готовая продукция, доля которой составляет 97%. Основная товарная группа – машины и оборудование – 73% в стоимостном выражении от всего экспорта. Однако эта позиция нуждается в уточнении. Преобладающее место занимают автомобили – более 34%, а также поставки комплектующих частей и деталей для последующей сборки отдельных их марок – примерно 15%. Конечно же, велик объем экспорта оргтехники – более 24% от стоимости всего экспорта. Еще 7%-ая доля приходится на энергетическое и электротехническое оборудование. Таким образом, Южная Корея практически все свои экспортные объемы грузов «затаривает» в контейнеры и осуществляет морские перевозки в Европу. Это и понятно, т.к. имеющиеся портовые мощности, естественно, должны быть использованы. Об этом свидетельствует и статистика перевалки контейнеров через главный порт этой страны.

Кроме того, Республика Корея импортирует и готовую продукцию. Значительная доля импорта приходится на продукцию машиностроения – более 51%, при этом основную ее часть составляет различное оборудование, производимое в Европе и пока не выпускаемое у себя в стране – полиграфические машины, измерительные приборы и др.

Велика доля химической продукции – примерно 16%. Остальные товары представляют собой самую различную номенклатуру, но отдельно стоит отметить поставки топлива и сырья для имеющихся производственных мощностей.

Торговля со странами СНГ по товарообороту составляет \$ 19.3 млрд, при этом корейский экспорт – \$ 11.3 млрд. Основную долю составляет та же номенклатура грузов, что и в поставках в Европу – 57.2% приходится на автомобили и их комплектующие, гораздо меньше идет пос-

тавок оргтехники (\$ 1.2 млрд или 11% по доле). На долю химпродукции приходится примерно 10%. Поставки в Южную Корею сводятся в основном на продукцию ТЭК, его доля – 68.3%. Еще 12.5% приходится на металл и железную руду; поставки остальной продукции незначительны.

Подводя краткие итоги обзора внешнеторговых потоков между КНР и Республикой Кореей, с одной стороны, и европейскими странами и странами СНГ, с другой, отметим следующие особенности:

- Торговля между указанными дальневосточными странами и европейским континентом главным образом осуществляется готовой продукцией, поставляемой в контейнерах. Данное обстоятельство устраивает обе стороны, поскольку имеется возможность:
 - а) использовать интермодальные технологии, включая доставку «от двери до двери»;
 - б) осуществлять перевозки преимущественно морем, что позволяет существенно облегчить оформление провозных документов, перевозить грузы по однотипным грузосопроводительным документам, четко отслеживать местонахождение груза;
 - в) иметь прозрачный тариф, заранее объявляемый, устойчивый и стабильный и др., о чем будет более подробно сказано ниже.
- Безусловно, нельзя не отметить и некоторые страны Юго-Восточной Азии², поставляющие свои товары в Европу. Однако, к сухопутным евразийским коридорам тяготеют только КНР и Южная Корея, что обусловлено технологическими причинами. Япония использует порты российского Дальнего Востока только для торговли с Россией, а поставки японских товаров в Европу осуществляются по трансокеанским маршрутам. За последние годы, по причинам, которые будут указаны ниже, транзит японских грузов в Европу через Россию практически не осуществлялся.

Внешняя торговля Индии развивается в последние годы весьма динамично: ежегодный рост экспорта с 2000 года в среднем составил 19%. В 2007 году Индия экспортировала товаров на сумму \$ 145 млрд, при этом поставки в Европу составили \$ 34 млрд, а в страны СНГ – \$ 2 млрд. Индийские грузоотправители потенциально могут быть заинтересованы в маршрутах отправки грузов по направлению Индия – Иран – Россия – Европа. Вместе с тем, транзит грузов из Индии и Ирана в Европу традиционно осуществляется по территории России и объемы транзита через территорию Беларуси были невелики.

В настоящее время транзитные перевозки индийских грузов через Каспийское море по МТК Север–Юг не осуществляются. Весь грузопоток идет через Суэцкий канал. Порт Мумбай динамично развивается. Индийские, европейские и азиатские судоходные компании по отлаженной технологии вполне успешно перевозят грузы в евразийском сообщении морем и до настоящего времени грузовладельцы, несмотря на подписанное в сентябре 2000 году Соглашение по МТК Север–Юг, не демонстрируют свою приверженность к предлагаемым маршрутам. В 2007 году порт Оля на Каспии, которому отводится ключевая роль для обслуживания грузопотока по МТК Север–Юг, перевалил через свои терминалы лишь 435 тыс. тонн грузов, хотя при подписании Соглашения в 2000 году ставилась задача достигнуть 3 млн тонн перевалки грузов в течение 5 лет. Создание эффективных транспортных коридоров – задача исключительно сложная и многогранная.

2.4. АНАЛИЗ ВОЗМОЖНОГО ГРУЗОПОТОКА ПО СУХОПУТНЫМ МАРШРУТАМ КИТАЙ – ЗАПАДНАЯ ЕВРОПА ЧЕРЕЗ ТЕРРИТОРИЮ ГОСУДАРСТВ-ЧЛЕНОВ СООБЩЕСТВА

Несмотря на значительные объемы взаимной торговли между странами ЕС и АТР, практически весь объем грузов доставляется морским транспортом. Таким образом, представляется важным определить потенциальные объемы грузопотоков по сухопутным маршрутам через страны Сообщества.

² К странам Юго-Восточной Азии относятся: Бруней, Восточный Тимор, Вьетнам, Индонезия, Камбоджа, Лаос, Малайзия, Мьянма, Сингапур, Таиланд, Тайвань, Филиппины.

В 2007 году в сообщении Азия-Европа было перевезено 17.7 млн TEU, а в сообщении Европа-Азия – 10 млн TEU. Дисбаланс составляет 7.7 млн TEU. Это пустые контейнеры, которые подлежат возврату, т.е. представляют собой «порожний транзит». Судя по заявлениям специалистов, перевозка контейнеров через Суэцкий канал имеет свои границы, свою эластичность. По подсчетам специалистов ЭСКАТО (UN ESCAP 2007:39), к 2015 году объем перевозок грузов в контейнерах в сообщении Азия-Европа достигнет 26.1 млн TEU, а в сообщении Европа-Азия – 17.7 млн TEU. Как отмечается в докладе, сложности с прохождением судов-контейнеровозов по Суэцкому каналу неминуемы. Использование другого маршрута через мыс Доброй Надежды увеличивает стоимость перевозки. В 2005 году в Казахстан было доставлено 142 тыс. TEU с импортными и транзитными грузами и отправлено 25 тыс. TEU с собственными экспортными грузами. В 2015 году показатели должны достичь 126 тыс. и 138 тыс. TEU собственных импортных и экспортных грузов (UN ESCAP 2007:40).

По сути, грузы, перевозимые в контейнерах, и направляющиеся из Китая в страны ЕврАзЭС и в Казахстан, в частности, являются транзитными грузами. Они поступают через погранпереход Достык–Алашанькоу. Общий объем переправленных поездов на погранпереходе в 2008 г., по сообщениям казахстанских печатных СМИ, составлял 520-550 вагонов в сутки, хотя в последнее время отмечались показатели в 620 вагонов в сутки. Из данного объема 70% грузов перевозятся в контейнерах. Железнодорожный состав состоит в основном из 48-50 вагонов, включая платформы с контейнерами. По нашим подсчетам в год перевалка может составлять 306 тыс. TEU. Однако этот показатель на погранпосте Достык пока не достигнут. По данным компании «АО Казтранссервис», официального оператора контейнерного парка АО «Национальная компания «Казахстан темир жолы», в 2007 году Достык переработал 109677 TEU, в т.ч. из Китая – 74 551 и в Китай – 35126 TEU. Надо отметить, что рост по сравнению с 2006 годом составил в (%) соответственно, +37%, + 40% и +31% (СПЕКА 2007).

По прогнозам АО «Казтранссервис» объемы перевалки контейнеров только в железнодорожном пункте пропуска Достык в 2015 году составят 730 тыс. TEU, что в 2.5 раза больше нынешних показателей (см. диаграмму 4). При сравнении указанных прогнозных планов казахстанского оператора с оценками ЭСКАТО мы видим существенную разницу в оценках развития контейнерного бизнеса. АО «Казтранссервис» смотрит на будущие объемы контейнерных грузов с гораздо большей долей оптимизма, чем ЭСКАТО. Но как бы то ни было, существует единое мнение о существенном увеличении объемов перевалки уже в среднесрочной перспективе, а, значит, сухопутные транспортные системы, безусловно, развивать необходимо.

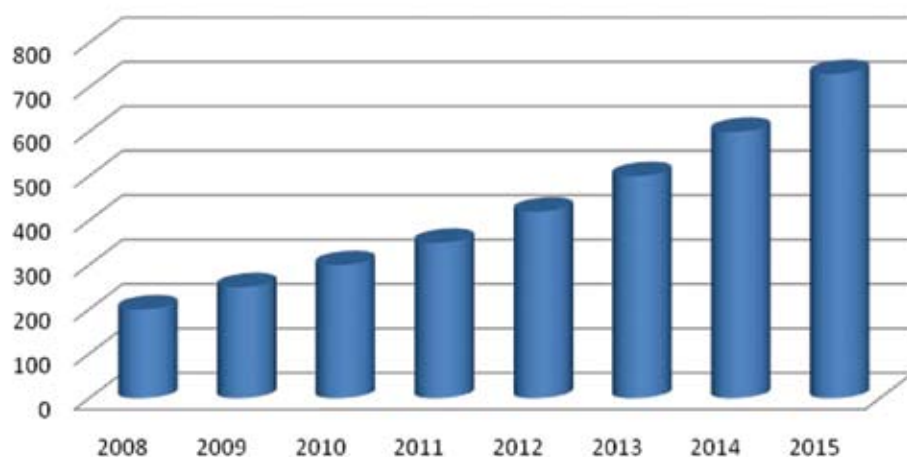


Рисунок 4.
Объемы перевалки
контейнеров через Достык
(тыс. TEU*)

Источник: *Прогнозы
«АО Казтранссервис»

Отметим также, что в 2007 году порт Ляньюньган (конечная точка железнодорожного маршрута, выходящего на Достык) переработал 2 млн TEU, а 2008 году был достигнут уровень в 3 млн TEU. Таким образом, с большой долей уверенности можно утверждать, что предложение грузов со стороны Китая обеспечено, и предстоит работа по повышению пропускной способности погранперехода Достык и развитию нового – Хоргос.

Вставка 1. Основные товарные группы, которые могут составить грузовую базу для перевозки в евразийском сообщении (Китай – Западная Европа)

В экспортно-импортных перевозках между Китаем, Россией и Западной Европой доминирует морской торговый флот. Экспортно-ориентированная промышленность Китая базируется в прибрежных районах. Например, товары, производимые в провинциях Гуандун, Фуцзянь, вокруг Шанхая тяготеют к морским перевозкам. Соответственно выстроена логистика экспорта. Большая часть «брендовой» бытовой электроники производится в Гонконге. В этой связи компании – члены Российской ассоциации торговых компаний и товаропроизводителей электробытовой и компьютерной техники (РАТЭК), например, Skarlett, Binatone, Vitek везут продукцию из Гонконга исключительно морем. Эта продукция затем «растекается» по странам Сообщества.

Основными грузообразующими центрами в Китае являются юг страны, дельта реки Жемчужной и регион Шанхая. Особой специализации у регионов нет. Однако между ними все-таки имеется некоторое различие. Например, если на юге Китая доминирует производство обуви, электроники, то в Шанхае больше производят одежды и игрушек. Северные же регионы Китая исторически тяготеют к тяжелой промышленности, и имеющиеся там железные дороги подчинены в основном обслуживанию этой отрасли. Поэтому перспективы «контейнеризации» перевозок между государствами-членами ЕвразЭС и этими регионами невысоки. Такой же проблемой может стать и обратная загрузка контейнеров из стран Сообщества в Китай. Структура экспорта в эту страну такова, что в контейнер просто нечего положить. Можно было бы предположить вывоз металлургической продукции, но Китай сам превратился в ее экспортера.

К группам товаров, которые могут быть перевезены автомобильным и железнодорожным транспортом из Китая, включая СУАР, в Казахстан и далее в Россию, мы относим следующие:

- продукция химической промышленности, включая опасные грузы;
- продукция пищевой промышленности (скоропортящиеся) и другие режимные грузы;
- контрольно-измерительное оборудование;
- стерео-, видео- и аудиосистемы;
- мобильные средства связи;
- телевизоры;
- электротехнические товары;
- электрические кабели; мебель;
- одежда и обувь;
- косметика.

С точки зрения обратной загрузки автотранспортных средств на маршрутах Европа–Китай перспективными представляются следующие группы продукции:

- оборудование для промышленности и сельского хозяйства;
- металлопродукция (дорогостоящие изделия из цветных металлов, металлы повышенной чистоты и другие изделия, имеющие значительную стоимость и покупаемые относительно небольшими партиями);
- интегральные схемы; различные продукты тонкой химии и полимеры;
- товары народного потребления европейского производства;
- продукты питания (в частности, мясные продукты).

Кроме того, существует ряд грузов, например подшипники, которые не рекомендуется возить морем без специальной дорогостоящей тары, защищающей их от воздействия морского воздуха.

По оценкам экспертов, доходы от грузового транзита между Европой и Азией в 2007 году составили более \$ 50 млрд, а при дальнейшем увеличении товарооборота к 2015 году доходы могут достичь \$ 80 млрд. Однако абсолютное большинство этих доходов было поглощено морскими судоходными компаниями – 98% транзита между АТР и Европой перевозится морем через Суэцкий канал.

Другими словами, транзитный потенциал в данный момент не реализован, и в этом обзоре будет предпринята попытка понять, почему и что можно и нужно сделать для того, чтобы МТК в регионе являлись реальным источником транзитных доходов для государств-членов ЕвразЭС. Это особенно актуально в связи с реализуемой в Китае программой развития Синьцзян-Уйгурского автономного района «Идти на Запад» («Go West»), в ходе которой ожидается значительное увеличение объемов производства экспортоориентированных товаров в СУАР, тяготеющих к транспортировке в страны Европы именно по суше через страны ЕвразЭС (см. вставку 2).



Вставка 2. СУАР в контексте развития транзитных перевозок в Западную Европу

СУАР, по площади, один из наиболее крупных регионов Китая, граничит с 8 государствами. Население автономного района превышает 19 млн человек. Темпы экономического роста за последние 10 лет в среднем составляют 11.2% в год. В СУАР добывается газ, нефть, уголь, значительны объемы производства томатной пасты, выращивания и переработки хлопка, фруктов и овощей, производства удобрений. Ведется строительство более 60 крупных объектов с общими капиталовложениями свыше \$ 100 млрд. Проложены новые автодороги общей длиной 91 тыс. км и новые железные дороги общей протяженностью 4.07 тыс. км. Административный центр СУАР – Урумчи (2 млн человек) превратился в крупную перевалочную базу, куда со всего Китая ввозится самая различная продукция, товары широкого потребления, и оттуда она доставляется в страны Средней Азии, Россию и далее в Европу. Свыше 90% этих товаров произведено во внутреннем Китае.

СУАР экспортирует одежду, обувь, продукцию машиностроения, электронику (промышленные товары составляют 67% экспорта), а ввозит сырую нефть, железную и медную руду. По данным китайской стороны, в структуре экспорта СУАР собственная продукция составляет менее 10%, а потребляет район всего около 20% от импорта. В реальности, торговля с СУАР – это торговля всего Китая через западные ворота.

Народное правительство СУАР и АБР подписали соглашение о выделении кредита в \$ 100 млн на развитие транспортной инфраструктуры в городах Алтай, Куйтунь, Санджи, Турфан и Хами. В апреле 2006 года АБР уже выдал правительству СУАР кредит в размере \$ 150 млн на развитие транспорта в городах Тачэн (Чугучак), Инин (Кульджа) и в районе КПП Алашанькоу.

Для развития торговли создаются специальные экономические зоны (СЭЗ), в которых устанавливаются особенно благоприятные условия для предпринимательства. Далеко не последнюю роль в создании таких зон играет строительство дорог. Сейчас в СУАР имеется 16 приграничных автодорог общей протяженностью 1676 км. Приграничные СЭЗ связаны в первую очередь с такими железными дорогами, как Достык, созданный вокруг единственного железнодорожного погранперехода на казахстанско-китайской границе. Все большую роль играют автомобильные дороги.

Планируется, что железная дорога Урумчи–Инин–Сары-Озек к 2025 году будет иметь пропускную способность 25 млн тонн грузов.

Общий объем внешнего товарооборота Синьцзян-Уйгурского автономного района в первом квартале 2008 году составил \$ 13.7 млрд, что на 90.4 % больше по сравнению с предыдущим годом.

На Западную Европу приходится 7.3% (около \$ 1 млрд) от общего товарооборота. По нашим прогнозам, доля Западной Европы от общего внешнего товарооборота СУАР будет увеличиваться приблизительно на 1-2% в год. Столь низкий прирост можно объяснить тем, что спрос на продукцию СУАР существует у соседних стран этого района. В целом, долларовой объем будет увеличиться более быстрыми темпами (порядка 15-17% ежегодно) и через 5 лет должен составить около \$ 2.1 млрд, а через 10 лет этот показатель, по словам китайской стороны, достигнет \$ 4.4 млрд.

Правительство КНР несколько лет тому назад приняло решение об индустриальном развитии СУАР. Предполагается, что развитие данного северо-западного региона Китая позволит укрепить его хозяйственное положение, ввести в производственный оборот огромную массу дешевой рабочей силы, снизить определенный политический накал, перевести ряд дешевых производств из уже набравших «производственный ход» промышленных регионов в относительно бедный район.

Официальный Пекин считает, что целый ряд товаров для европейских потребителей можно производить в СУАР, который географически ближе расположен к Европе. Но в данном районе будет производиться только часть китайской продукции, остальные поставки будут вестись из уже отработанных источников – в Пекине понимают, что огромную товарную массу вывезти из СУАР в Европу технологически невозможно, и она все равно будет доставляться морем. Однако, определенные объемы будут экспортироваться и из СУАР. Китайское руководство намерено развивать производства в автономном регионе, усилить торговые отношения со странами Центральной и Восточной Европы, а также с Российской Федерацией.

Два принятых Китаем документа – единая транспортная стратегия «Большой скачок» и программа ускоренного развития западных провинций КНР «Go West» предусматривают увеличение грузопотока из Китая в Европу через территорию Казахстана и далее России.

Политика развития СУАР «Идти на Запад» может позитивно повлиять на увеличение транзитных перевозок через МТК региона следующим образом:

В СУАР планируется создать сеть логистических комплексов, которая облегчит процедуру грузоперевозок в центрально-азиатские страны. К 2015 году в различных районах СУАР предполагается строительство 21 логистического комплекса. Современные комплексы появятся в городах Урумчи, Хами, Курля, Каши (Кашгар), Куйтунь, Инин и на КПП Хоргос. Их общая площадь составит 2.12 млн м². Кроме этого, к 2015 году СУАР будет иметь собственный парк грузовых автомобилей из 280 тыс. единиц.

Часть произведенной в СУАР продукции будет перевозиться через территорию Казахстана. Время доставки грузов из Китая в западную часть России может составить около 10 суток, т.е. в 5 раз меньше, нежели морским путем. Кроме того, к 2009 году планируется создание международного центра приграничного сотрудничества.

На наш взгляд, объемы торговли СУАР с Западной Европой будут зависеть от технических возможностей погранпереходов. Если верить оптимистическим оценкам АО «Казтранссервис» о перевалке в 2015 году 730 тыс. TEU, то с учетом возможных поставок на Европу 70% от общего объема (как это происходит в настоящее время), можно предположить, что в Европу будет в год направляться примерно 500 тыс. TEU.

Говоря о значительном транзитном потенциале государств-членов ЕврАзЭС, стоит отметить его невысокую в настоящее время востребованность. Так, при их количественном сравнении с транзитом из государств-членов ЕврАзЭС в третьи страны через другие страны Сообщества, существующие и потенциальные объемы транзитных грузопотоков «вне Сообщества» в десятки раз меньше (см. диаграмму 5). Это связано с, прежде всего, географическим расположением основных «торгующих» государств-членов ЕврАзЭС. Так, к примеру, Россия, один из крупнейших торговых партнеров Европейского Союза, значительную часть экспорта своей продукции и импорта из ЕС провозит через территорию Беларуси.

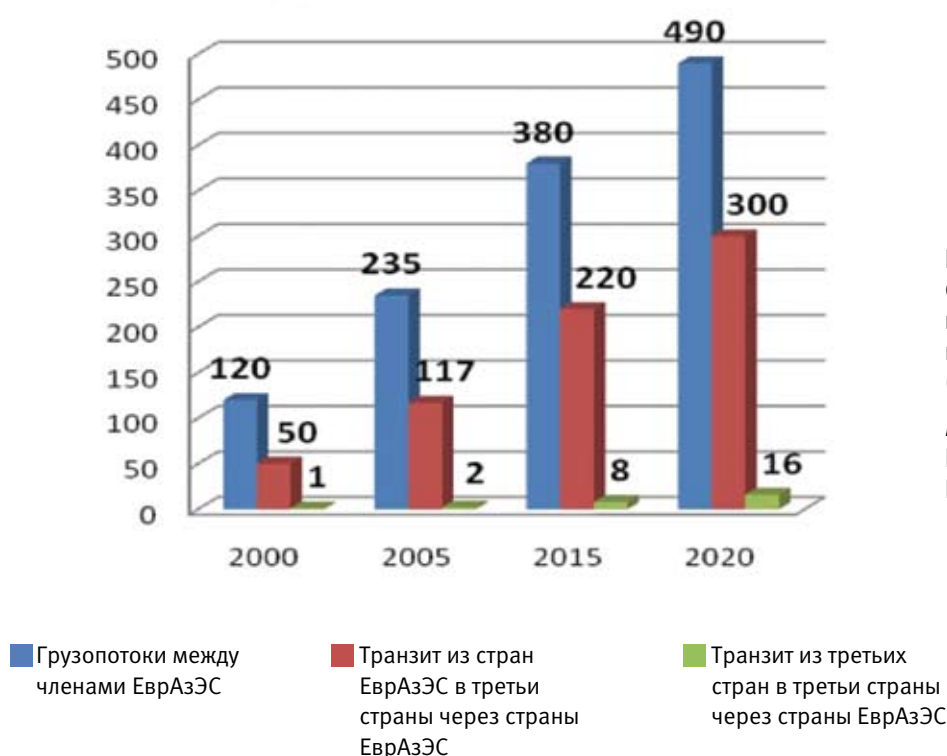


Рисунок 5. Существующие и потенциальные объемы грузопотоков через ЕврАзЭС (млн тонн).

Источник: оценка экспертов Интеграционного Комитета ЕврАзЭС

Однако мы считаем, что, даже несмотря на невысокие объемы «внешнего» транзита, развитие этого направления транзитного потенциала Сообщества является очень актуальным. Как видно из рисунка 5, эксперты Интеграционного Комитета ЕврАзЭС полагают, что к 2020 году объем транзитных грузопотоков из стран Сообщества в третьи страны через территорию других государств-членов ЕврАзЭС и обратно достигнет 300 млн тонн, что в 6 раз больше показателей 2000 года. В то время как транзит из третьих стран в третьи страны через государства ЕврАзЭС вырастет в 16 раз по сравнению с 2000 годом и составит 16 млн тонн. Во-первых, очевидны более динамичные темпы прогнозируемых транзитных грузопотоков, произведенных вне Сообщества. Во-вторых, не стоит забывать, что главной целью функционирования ЕврАзЭС как региональной организации является создание таможенного союза, что подразумевает уменьшение и постепенную ликвидацию таможенных пошлин за провоз товаров в страны Сообщества, тогда как транзит внешних грузопотоков, напротив, может стать стабильным источником доходов для государств-членов ЕврАзЭС.

3. Существующие и реализуемые международные транспортные коридоры в регионе

3.1. РОЛЬ И МЕСТО МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ В ЕВРАЗЭС

Для разработки теоретических подходов к определению роли и места транспортных коридоров в транспортных системах (а в особенности тех, что охватывают несколько стран) необходимо учесть следующие аспекты:

- транспортные коридоры – это магистральные направления, обеспечивающие (за счет многопланового развития транспортной инфраструктуры и коммуникаций в целом) использование интермодальных технологий, а также различные комбинирующие виды транспорта, оптимально расположенные многофункциональные транспортные терминалы и перегрузочные мощности;
- функционирование транспортного коридора должно обеспечиваться постепенным формированием определенных правовых условий, разработкой и принятием международных правовых актов (например, использование грузовых сопроводительных документов, обеспечивающих равноправное использование терминальных мощностей и других инфраструктурных объектов);
- страны-участницы тех или иных соглашений по МТК будут внедрять современные таможенные технологии, способствующие ускорению процедуры перевозки грузов и пассажиров;
- страны-участницы будут активно развивать транспортную инфраструктуру МТК на своей территории, создавать условия для удовлетворения потребностей пользователей, предоставляя сервис соответствующего международного уровня.

Необходимо также учитывать и опираться на международный опыт. Например, в ЕС в настоящее время ведется большая работа по решению задач по интерсоединяемости и интероперабельности различных видов транспорта в транспортных коридорах.

Так, под интероперабельностью (*interoperability*) понимается использование стандартных и совместимых инфраструктур, технологий, удобств и оборудования, характеристик транспортных средств (размеров). Это включает техническое и операционное единообразие, которое может быть применено транспортными предприятиями для эффективного продвижения услуг «от двери до двери». Все это сокращает количество различных барьеров (институциональных, законодательных, финансовых, физических, технических, культурных, политических) между транспортными системами.

Интерсоединяемость (*interconnectivity*) означает горизонтальную координацию видов транспорта для получения интегрированных транспортных услуг «от двери до двери». В качестве предварительного условия для выстраивания такой координации является наличие технологий по трансшипменту/передаче, оборудования и соответствующих средств, сложных систем наблюдения и управления, а также подготовленного и образованного персонала.

На территории государств-членов ЕвразЭС существует несколько евразийских транспортных маршрутов и направлений, и лишь часть из них реально соответствует понятию «транспортный коридор». Тогда как во многих документах все евразийские маршруты именованы «коридорами», то, например, в ЕС, где планы создания и развития транспортных коридоров выполнены, отношение к данной терминологии несколько иное. Так, ЕС придерживается определения транспортных коридоров, которое было принято на первой и второй Общеευропейских кон-

ференциях по транспорту (в 1993 году в Праге, в 1994 году на о.Крит). Формулировка этого понятия сводится к следующему: «Международный транспортный коридор – это совокупность магистральных транспортных коммуникаций (как имеющихся, так и вновь создаваемых) с соответствующим обустройством и инфраструктурой, связывающих крупные транспортные узлы, в рамках которого используются различные виды транспорта, обеспечивающие перевозки пассажиров и товаров в международном сообщении на направлении их наибольшей концентрации».

Транспортировка грузов по внутренним водным путям региона технологически трудно осуществима в полном масштабе. Например, в соответствии с принятым в 2003 году кодексом внутренних водных путей, транспортировка грузов по внутренним водоемам под флагом иностранных государств возможна только после получения соответствующего разрешения министерства транспорта России. Кроме того, значительная часть гидросооружений на российских реках не соответствует нормам безопасности в связи с заилинием фарватеров, не позволяющим речным судам перевозить экономически эффективные объемы грузов в евразийском сообщении.

Таким образом, практическое значение для евразийских перевозок имеют **ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ** и **АВТОМОБИЛЬНЫЕ** пути сообщения. Рассмотрим основные сухопутные транспортные коридоры в евразийском сообщении.

3.2. ПАНЪЕВРОПЕЙСКИЕ (КРИТСКИЕ) КОРИДОРЫ

Изучение критских коридоров в нашем исследовании крайне важно в связи с тем, что, благодаря этим транспортным коммуникациям, проходящим до Урала, можно обеспечить беспрепятственный «выход» азиатских (в первую очередь, китайских) товаров через региональные транспортные сети в страны Западной Европы.

Начало идеи формирования международных транспортных коридоров относится к 1980–1990-м годам, когда в Западной Европе возникла настоятельная необходимость оптимизации внутреннего и внешнего транспортного сообщения Европейского сообщества для управления быстро растущими транспортными потоками. В результате работы 1-й и 2-й Европейских конференций по транспорту, в 1994 году были определены десять основных транспортных направлений – «критских коридоров», обеспечивающих оптимальные транспортные связи западноевропейских стран между собой с выходом в страны Балтии, европейские страны СНГ (на Москву, Санкт-Петербург, Минск, Львов, Киев), к портам Черного моря (Одесса, Констанца, Варна) и в Турцию (Стамбул). Это:

- I. Хельсинки – Таллин – Рига – Каунас – Варшава
- II. Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород
- III. Берлин – Дрезден – Вроцлав – Львов – Киев
- IV. Берлин / Нюрнберг – Прага – Будапешт – Констанца / Салоники / Стамбул
- V. Венеция – Триест / Копер – Любляна – Будапешт – Ужгород – Львов
- VI. Гданьск – Варшава – Катовице – Жилина
- VII. Дунай
- VIII. Дурес – Тирана – Скопье – София – Варна
- IX. Хельсинки – Санкт-Петербург – Москва – Псков – Киев – Кишинев – Бухарест – Димитровград – Александруполис
- X. Зальцбург – Любляна – Загреб – Белград – Ниш – Скопье – Велес – Салоники

3. Существующие и реализуемые международные транспортные коридоры в регионе



Рисунок 6. Схема панъевропейских коридоров

Из всех критских коридоров три коридора имеют прямое отношение к Российской Федерации, и два – к Республике Беларусь. Кроме того, они могут быть продолжены и в другие страны Сообщества. В 1997 году эти коридоры были продлены по территории России по направлениям:

1. Балтика (Санкт-Петербург) – Центр (Москва) – Черное море (Ростов-на-Дону, Новороссийск)
2. Москва – Астрахань.
3. Запад (Берлин–Варшава–Минск)–Центр (Москва)–Нижний Новгород–Урал (Екатеринбург–Челябинск).
4. Северный морской путь (Санкт-Петербург – Мурманск и далее морским путем на восток).
5. Водный путь – из региона Черного и Азовского морей через Волго-Донской канал в Каспийское море.

Наибольший интерес в разрезе ЕврАзЭС представляет Второй панъевропейский (Критский) транспортный коридор протяженностью 1830 км, пролегающий от Берлина (Германия) через Варшаву (Польша), Минск (Беларусь) в Москву и Нижний Новгород (Россия). Развитие Второго Критского коридора должно быть завершено в 2010 году. Уже сейчас по этому коридору курсирует регулярный контейнерный поезд «Восточный ветер» между Берлином и Москвой.

Второй Критский транспортный коридор необходим не только странам, по территории которых он проходит (Россия и Беларусь), но и другим государствам-членам ЕврАзЭС, обеспечива-



ющим транзитные перевозки из стран Азиатско-Тихоокеанского региона, а также ввоз и вывоз товаров в Западную Европу. С использованием этого коридора, Казахстан, совместно с Россией, может предложить перевозки в направлении Китай – Западная Европа (а это, помимо китайских, – японские, корейские, малазийские, индонезийские, сингапурские, таиландские и другие грузы). В этом направлении на протяжении многих лет развивался транспортный коридор Москва – Екатеринбург – Омск – Новосибирск – Иркутск с выходом на порты Находка и Ванино, а также через станции Забайкальск, Гродеково и Наушки в Китай. С открытием в 1992 году пограничного железнодорожного перехода Дружба–Алашанькоу, между Казахстаном и Китаем появилась возможность значительно сократить расстояние перевозок в этом направлении. Так, расстояние перевозок от порта Ляньюньган (Китай) до Москвы через станцию Дружба на 670 км короче, нежели через ст. Наушки, а от Гонконга – на 860 км. Кроме того, к данному маршруту также тяготеют грузоперевозки из Кыргызстана, Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана в Москву и далее по Второму Критскому коридору в Европу. В первую очередь, это традиционно экспортируемый товар этих стран – хлопок, а также нефтеналивные грузы из Казахстана, Узбекистана и Туркменистана.

3.3. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ

Железнодорожные транспортные коридоры на данный момент являются приоритетным направлением для реализации транзитного потенциала в странах ЕврАзЭС ввиду развитости системы железнодорожной коммуникации на территории бывшего СССР. Доля международных перевозок в общем объеме грузооборота железнодорожным транспортом в России составляет 90%, в Казахстане – до 72%.

В настоящее время принято считать (и об этом говорится во всех трех декларациях международных евразийских конференций по транспорту, прошедших в г. Санкт-Петербурге в 1998, 2000 и 2003 годах, в которых принимали участие министры транспорта многих европейских и азиатских государств), что транспортировка грузов технологически в евразийском сообщении может осуществляться по следующим железнодорожным маршрутам:

- по Транссибирской магистрали (Брест – Минск – граница Финляндии – граница Украины – Москва – Екатеринбург – Новосибирск – Владивосток – Улан-Батор – Пекин);
- по Северному трансасиатскому коридору (Чоп – Киев – Москва – Челябинск – Достык – Алашанькоу – Ляньюньган);
- по Центральному трансасиатскому коридору (Киев – Волгоград – Алматы – Актогай – Достык – Алашанькоу – Ляньюньган);
- по Южному трансасиатскому коридору (Стамбул – Анкара – Табриз – Тегеран – Машад – Серакс – Ташкент – Алматы – Актогай – Достык – Алашанькоу – Ляньюньган);
- по коридору ТРАСЕКА (Констанца – Варна – Ильичевск – Поти – Батуми – Баку – Ташкент – Алматы – Актогай – Достык – Алашанькоу – Ляньюньган).

В свете активно развивающихся торговых отношений европейских стран с Индией, необходимо также отметить мультимодальный МТК Север–Юг, который связывает европейский северо-запад и страны Скандинавии с Центральной Азией (ЦА) и Персидским заливом. Маршрут Север–Юг опирается на мощную и разветвленную сеть транспортных коммуникаций России, Ирана, Казахстана и ряда других стран.

Общая протяженность коридора от порта Бомбей (Индия) до Санкт-Петербурга (Россия) составляет 7200 км. Транспортировка транзитных грузов предполагает несколько маршрутов в регионе Каспийского моря: транскаспийский морской вариант, внутренние водные маршруты по Каспийско-Волго-Балтийской системе с ответвлением на Волго-Донской канал и далее на Черное море, а также сухопутные – железнодорожные и автомобильные. Министерством транспорта РФ был определен потенциальный объем перевозок грузов в долгосрочной перспективе – до 10 млн тонн в год без учета нефти и нефтепродуктов (Минтранс РФ 2002).

Рассмотрим более подробно возможности грузодвижения по указанным МТК.

1. **ТРАНССИБ** в течение десятков лет является главной железнодорожной артерией России, связывающей европейскую Россию со всеми промышленными регионами страны (Сибирь, Урал) до дальнего Востока. Протяженность ТСМ – 9288 км, строительство магистрали было завершено в 1903 году; к 2002 году вся сеть была электрифицирована. Проведены транспортные коммуникации на Востоке (Транссиб связан с китайскими, северокорейскими, монгольскими железными дорогами), в центральноевразийском регионе (соединен с железными дорогами республик ЦА через Казахстан) и в европейской части (с Западной Европой через Беларусь). Технические возможности Транссиба позволяют сейчас перевозить до 250-300 тыс. TEU международного транзита. В перспективе объем транзитных перевозок с учетом полной модернизации магистрали и с использованием БАМа может составлять до 1 млн TEU в год. На дальнейшую модернизацию Транссиба, прежде всего для оптимизации пропуска специальных контейнерных поездов, до 2015 года ОАО «РЖД» направит около 50 млрд рублей (около \$ 1.5 млрд³).

Технические возможности ТСМ позволяют освоить объемы перевозок грузов до 100 млн тонн в год, в том числе международного транзита в контейнерах на уровне 200 тыс. TEU из стран АТР в Европу и ЦА. В настоящее время по ТСМ проложены следующие маршруты 15-ти контейнерных поездов. На рисунке 7 представлено время прохождения поездов по конкретным маршрутам.



Рисунок 7.
Скорость прохождения поездов по Транссибу.

Скорость движения ускоренных контейнерных поездов по Транссибирской магистрали составляет около 1200 километров в сутки. Для сокращения времени нахождения транзитных контейнеров в портах и на пограничных станциях введены упрощенные таможенные процедуры, что сократило время нахождения контейнеров на станции с 3-5 суток до нескольких часов. Действие упрощенного порядка таможенного оформления и контроля транзитных товаров, перевозимых в контейнерах по Транссибирской магистрали, распространено на контейнеры назначением в третьи страны на всех направлениях.

³ Здесь и далее пересчет осуществляется по курсу на 01.01.2009.)

2. СЕВЕРНЫЙ ТРАНСАЗИАТСКИЙ КОРИДОР. Этот коридор считается наиболее развитым после ТСМ. В ряде документов ЭСКАТО его называют «Вторым евразийским сухопутным мостом». Он пролегает от китайского порта Ляньюньган через центральный и северо-западный Китай до Казахстана и через Россию выходит на Западную Европу. Протяженность от Ляньюньгана до Роттердама составляет 10900 км и в настоящее время он функционирует и развивается. Данный маршрут короче на 2500 км ТСМ и на 10500 км морского маршрута.

После 1992 года китайская часть железнодорожной магистрали частично была модернизирована (примерно 4150 км). В настоящее время доля двухпутного участка составляет 89%, а электрической тягой оборудовано 29% всех путей. Предполагается, что по мере промышленного развития северо-запада Китая магистраль постепенно будет электрифицироваться, а также будут проложены вторые пути на тех участках, где их еще нет.

Ширина железнодорожных путей в Китае и Казахстане различна – 1435 мм и 1520 мм соответственно. Это является одним из серьезных препятствий развития перевозок – замедляется время обработки вагонов. Контейнерные грузы перегружают с платформы на платформу с помощью специальных кранов.

На казахстанско-китайской границе в настоящее время объем погрузки/разгрузки на станции Достык (Казахстан) достиг 620 вагонов в сутки. До недавнего времени эта цифра колебалась в районе 500-550. Пропускная способность погранстанции на сегодняшний день достигла 12 пар поездов в сутки по узкой (китайской) колее. По предварительным прогнозам, общий планируемый грузооборот в 2008 году составил 14 млн тонн. На станции строятся новые погрузочные терминалы, на данный момент их уже восемь. Каждый терминал предназначен для погрузки и разгрузки различных грузов – тяжелых установок и механизмов, тарно-штучных, сыпучих грузов и контейнеров. Через станцию осуществляются контейнерные перевозки, которые составляют примерно 70% от общего объема перевозок. Таким образом, в год погранпереход должен пропускать свыше 300 тыс. TEU. По сравнению с 2007 годом перевозки транзитных контейнеров выросли на 30%. В основном, грузы в контейнерах направляются в страны Балтии, СНГ и Европы.

3. ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ТРАНСАЗИАТСКИЙ КОРИДОР. Железнодорожная магистраль пролегает от казахстанско-китайской границы через Достык в Алматы и далее на Украину. Это наиболее короткий путь из Азии в Центральную Европу. Практически на всем протяжении пути по территории бывшего СССР дороги двухпутные и электрифицированные. Магистраль ведет в Польшу к погранпереходам Ягодин и Мостиска и в Словакию и Венгрию к погранпереходу Чоп.

4. Южный ТРАНСАЗИАТСКИЙ КОРИДОР. Из всех государств-членов ЕврАзЭС данный транспортный коридор проходит только через Казахстан. Однако, эта магистраль интересна с точки зрения возможного конкурентного маршрута. Направление также берет начало в Ляньюньгане и затем через Достык направляется в Алматы, после – в Ташкент, и далее в Иран и Турцию, после чего следует в порты Черного и Средиземного морей. На данном маршруте также имеются определенные сложности, связанные с шириной колеи. Перевалку приходится проводить два раза, а это существенно отражается на стоимости транспортировки грузов и замедляет процесс. При этом теряется главное преимущество сухопутных трансевразийских перевозок перед морскими – скорость доставки грузов. Иранский участок коридора протяженностью 2010 км является однопутным с дизельной тягой. На турецкой же территории железнодорожный состав в пути следования пересекает озеро Ван на пароме. По турецкой территории, на пути следования состава по направлению к городу Стамбулу (т.е. с выходом на Средиземное море) и к городу Самсун (т.е. с выходом на Черное море), только 46% дорог электрифицировано и 10% имеют вторые пути.

5. ТРАСЕКА. Проект включает в себя следующие направления: станция Достык – Ташкент – Ашхабад – Туркменбаши – Баку – Тбилиси – Потти, далее через паромные переправы в Одессу, Варну, Констанцу, Стамбул. Несмотря на большие авансы, выданные в свое время указанному проекту со стороны Евросоюза, за прошедшие после подписания документов 14 лет он так и не заработал в полную силу. Этому есть свои объяснения.

3. Существующие и реализуемые международные транспортные коридоры в регионе

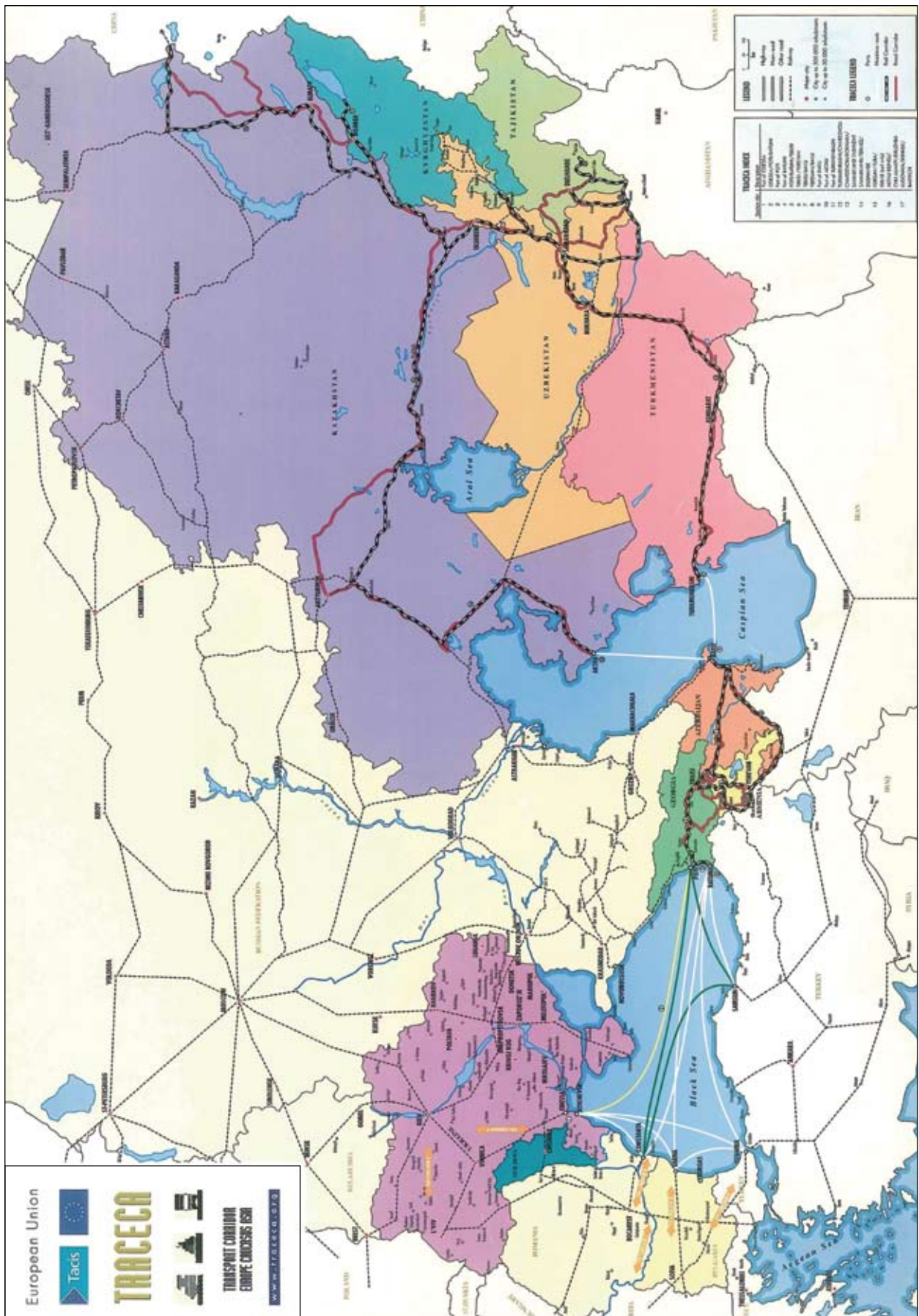


Рисунок 8. ТРАСЕКА

3. Существующие и реализуемые международные транспортные коридоры в регионе

Страны-участники ТРАСЕКА подписали документы, предусматривающие льготные условия и тарифы для грузов – 50% скидки на железнодорожные перевозки грузов и перевозки порожних вагонов на железнодорожных пароммах. Кроме того, было отменено взимание налогов, сборов и других платежей для транзитных грузов, на государственном уровне предусмотрены меры, обеспечивающие безопасность пассажиров и перевозчиков, а также сохранность грузов и транспортных средств.

Но, **НЕСМОТЯ НА ЭТО, ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТЬ ПОДОБНОГО ПУТИ ВЕСЬМА СПОРНА.** Согласно предварительным подсчетам, в равных условиях тарифы на перевозку зерна, хлопка и контейнеров с использованием российских железных дорог в 1.7 раза ниже, чем по маршруту ТРАСЕКА, а нефти и цветных металлов – в 1.2 раза. Помимо этого, сроки доставки грузов по России меньше в 1.8 раза. Отметим и то обстоятельство, что «рабочим» грузовым направлением будет являться западное, а в восточном направлении будут следовать преимущественно порожние вагоны, что резко снизит эффективность работы паромных переправ на Каспии и Черном море.

По отдельным участкам коридора ТРАСЕКА в настоящее время осуществляется перевозка таких грузов, как нефть и нефтепродукты Туркменистана, узбекский хлопок, зерно и др. Строится зерновой терминал мощностью 1500 тыс. тонн в год, контейнерный терминал на 200 тыс. TEU в год, а также большие складские помещения в порту Поти.

По оценкам специалистов, возможные объемы перевозок грузов паромной переправой Батуми–Поти–Ильичевск, при наличии соответствующей грузовой базы, могут достигнуть 15-20 млн тонн год. Однако на сегодняшний день ее пропускная способность составляет лишь 0.9 млн тонн с использованием двух паромов, а пропускная способность паромной переправы Баку – Туркменбаши с использованием пяти паромов – 2 млн тонн.

ВСТАВКА 3. ПРОГРАММА ТРАСЕКА

Программа принята на конференции под эгидой Европейского союза в мае 1993 года в Брюсселе при участии Грузии, Азербайджана, Армении, Казахстана, Узбекистана, Туркмени, Киргизии и Таджикистана (присоединились Украина и Монголия). Программа направлена на развитие транспортного коридора из Европы, вдоль Черного моря и по Черному морю, через Кавказ и Каспийское море в Центральную Азию. Программой предусмотрено функционирование паромных переправ между городами Поти (Грузия) – Варна (Болгария), Поти – Бургас (Болгария), Поти – Одесса (Украина), Баку (Азербайджан) – Туркменбаши (Туркменистан) открытию паромной переправы между портами Поти – Констанца (Румыния), Батуми (Грузия) – Новороссийск (Россия), а также строительство железнодорожной линии Карс (Турция) – Тбилиси (Грузия). В регионе Черного моря предполагается функционирование девяти железнодорожных паромных комплексов. Предполагаемая пропускная способность ТРАСЕКА до 40 млн тонн в год.

По коридору осуществляются перевозки нефти и нефтепродуктов Туркменистана, хлопка и зерновых Узбекистана. Предполагается перевозка грузов от КНР по Трансазиатской магистрали.

Расстояния по ТРАСЕКА (включая использование только части коридора):

Ташкент – Брест – 4200 км;

Ташкент – Санкт-Петербург – 4000 км;

Ташкент – Бендер-Аббас – 3900 км;

Ташкент – Одесса – 4230 км;

Ташкент – Батуми – 2900 км.

Основным достоинством данного коридора является то, что он начинается в портах Черного моря, где заканчиваются многие Критские коридоры, а страны, через которые они проходят, крайне заинтересованы провести транзитный груз по своей территории. Для реализации указанной программы государства-участники, входящие в данный коридор, 8 сентября 1998 года в г. Баку приняли Основное многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию коридора Европа – Азия – Кавказ. Многочисленные недостатки коридора мы отметили выше.

ВСТАВКА 4. ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК

По территории Беларуси пролегают две крупные магистрали, которые связывают эту республику с европейскими странами – через Минск с выходом на Брест и через Минск с выходом на Вильнюс-Каунас-Клайпеду. Через Беларусь проходит и железная дорога Смоленск – Витебск – Даугавпилс (Латвия) – Рига – Вентспилс. Из Украины железная дорога идет по маршруту Бахмач – Гомель – Бобруйск – Минск и далее в Литву.

Белорусская железная дорога имеет протяженность 5,5 тыс. км. В настоящее время в сообщении Восток – Запад – Восток курсируют ускоренные скоростные поезда по следующим маршрутам:

- Берлин – Минск – Москва, поезд «Восточный ветер», в 2007 году перевезено 7580 TEU (рост к 2006 году в 1.9 раз);
- Брест – Наушки – Монголия – Китай, поезд «Монгольский вектор», в 2007 году перевезено 657 TEU (рост 1.4 раза);
- Брест – Илецк – Арысь (Казахстан), поезд «Казахстанский вектор», 9320 TEU (рост в 1.2 раза). Данный поезд в скором времени будет ходить до станции Достык и далее в Китай.

Показательным является следующий факт: всего в 2007 году Белорусская дорога перевезла в сообщении Восток-Запад 2179 контейнеров, что составляет 100.6% по отношению к 2006 году, а в сообщении Запад-Восток 16 782 контейнера или 133.8% по отношению к 2006 году.

Все приведенные выше цифры не должны вводить в заблуждение. Следует отметить, что, несмотря на существенный рост объемов контейнерных перевозок, при сравнении их с более «традиционными» видами перевозок сырьевых грузов, преобладающими в регионе, они остаются незначительными.

В части, касающейся объемов перевозок по железнодорожной магистрали между Россией и Казахстаном (основными транзитными странами ЕврАзЭС в предполагаемом транзитном проекте), отмечается последовательный рост. Железнодорожные перевозки внешнеторговых грузов между Россией и Казахстаном, с учетом сообщения с третьими странами за 9 месяцев 2008 года, по сравнению с аналогичным периодом 2007 года, увеличились на 17 % (+11.1 млн тонн) и составили 77.2 млн тонн. Из этого объема, на долю экспортных перевозок (в Казахстан) приходится 18.3 %, импортных (из Казахстана) – 53.5 %, транзитных в Казахстан – 4.1 %, транзитных из Казахстана – 17.5 %. Объем перевозок в контейнерах в сообщении между Россией и Казахстаном за 9 месяцев 2008 года составил 137.4 тыс. TEU или + 6 %.

Экстраполируя указанные показатели, с учетом зимнего периода, можно предположить, что контейнерные перевозки в двустороннем сообщении достигли примерно 180 тыс. TEU в 2008 году. Судя по предварительным данным, транзитом будет перевезено примерно 39 тыс. TEU в оба направления. Примерно 31 тыс. TEU следует ожидать в качестве транзита контейнеров из Казахстана в Россию. Учитывая, что поток идет со станции Достык, доля контейнеров, отправляемых с данной станции с китайскими грузами, составит примерно пятую часть (АО «Казтранссервис» планировал переработать в Достыке в 2008 году 200 тыс. TEU, в два раза больше, чем в 2007 году).

3. Существующие и реализуемые международные транспортные коридоры в регионе

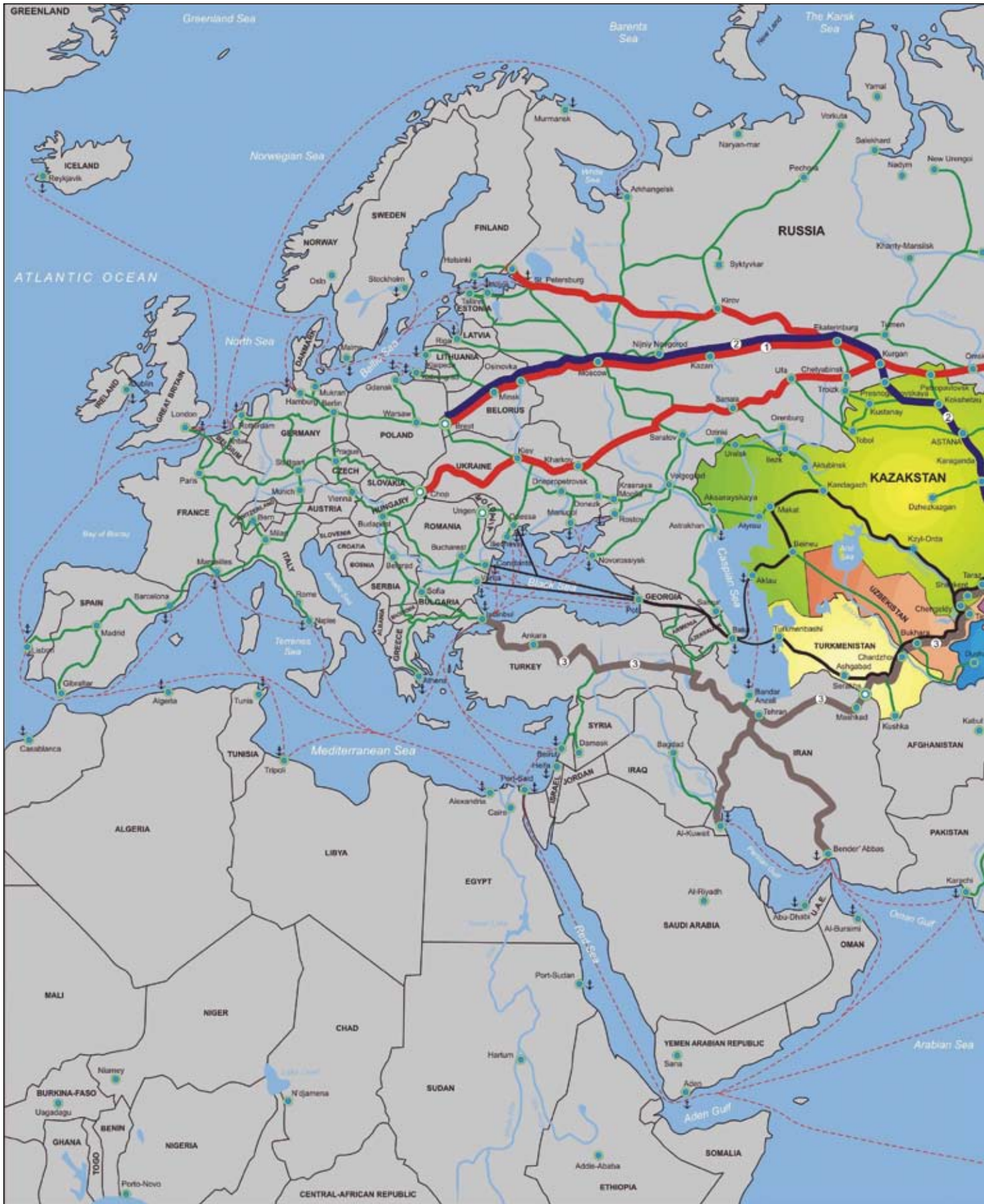
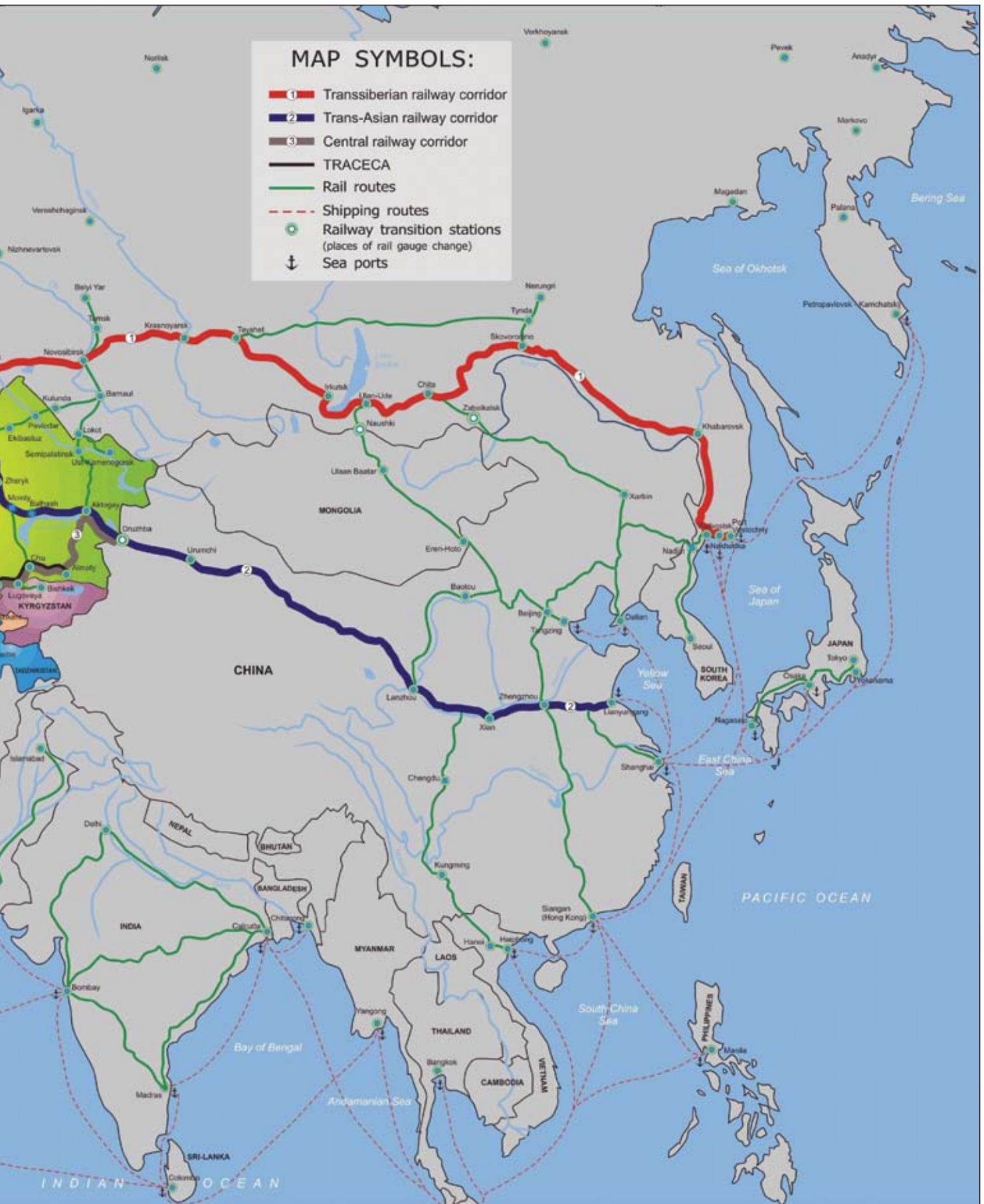


Рисунок 9. Железнодорожные магистрали.

3. Существующие и реализуемые международные транспортные коридоры в регионе



3.4. АВТОМОБИЛЬНЫЕ КОРИДОРЫ

Автомобильный транспорт всех форм собственности обеспечивает от 59 до 80% общего объема отправления грузов в странах Сообщества. Можно выделить следующие основные трансконтинентальные автомобильные маршруты:

1. **АЗИАТСКИЕ ШОССЕЙНЫЕ ДОРОГИ** – маршруты международного значения в Азии, включая маршруты, большей частью пересекающие более одного из таких субрегионов, как Восточная и Северо-Восточная Азия, Южная и Юго-Западная Азия, Юго-Восточная Азия и Северная и Центральная Азия; маршруты внутри субрегионов, в том числе маршруты, соединяющие их с соседними субрегионами, и маршруты, проходящие внутри государств-членов и обеспечивающие доступ к: 1) столицам; 2) главным промышленным и сельскохозяйственным центрам; 3) основным воздушным, морским и речным портам; 4) основным контейнерным терминалам и депо; и 5) основным туристическим ресурсам.

Для обеспечения транспортно-экономических связей России с Республикой Казахстан и другими странами Сообщества, а также транзитных связей в направлении Европа–Азия первоочередное значение имеют автомагистрали, по классификации ЭСКАТО являющиеся участками Сети азиатских шоссейных дорог:

- АН7 (Екатеринбург – Челябинск – Троицк – Костанай – Астана – Караганда – Бурубайтал – Мерке – Чалдовар – Кара-Балта – Ош – Андижан – Ташкент – Сырдарья – Хаваст – Худжанд – Душанбе – Нижний Пяндж – Ширхан – Полехумри – Джебул – Саредж – Кабул – Кандагар – Спинболдак – Чаман – Кетта – Калат – Карачи);
- АН60 (Омск – Черлак – Прииртышское – Павлодар – Семипалатинск – Таскескен – Учарал – Алматы – Каскелен – Бурубайтал);
- АН61 (граница с Казахстаном – Озинки – Саратов – Борисоглебск – Воронеж – Курск – Крупец – граница Украины);
- АН63 (Самара – Курлин – Погодаево – Уральск – Атырау – Бейнеу – Оазис – Нукус – Бухара – Гузар);
- АН64 (Барнаул – Веселоярский – Красный Аул – Семипалатинск – Павлодар – Шидерты – Астана – Кокчетав – Петропавловск);
- АН70 (Граница Украины – Донецк – Волгоград – Астрахань – Котляевка – Атырау – Бейнеу – Жатыбай (– Актау) – Бекдаш – Туркменбаши – Сердар – Гудуролум – Инче-Бороун – Горган – Сари – Семнан – Дамгхан – Язд – Анар – Бендер-Аббас).

К существующим автомобильным дорогам, выходящим к границам государств-членов ЕврАзЭС со стороны Китая, относятся следующие:

- АН5 – Шанхай – Нанжинь – Синьянь – Сиань – Урумчи – Куйтун – Дзинге – Хоргос. Длина этой двухполосной магистрали – 4815 км.

Имеются ответвления – АН 67 – Куйтун – Бакету – 390 км двухполосной дороги и 94 км дороги АН68 Дзинге – Алашанькоу.

2. Проект «Западная Европа – Западный Китай» (с участием ЕБРР, АБР, ВБ, ИБР, ПРООН и других) протяженностью 8455 км. Почти четверть его пройдет по территории Казахстана и позволит транзитному транспорту выходить не только в Россию и Китай, но и в страны Южной Азии через Узбекистан и Кыргызстан. Ориентировочная стоимость проекта – \$ 2.3 млрд.

3. NELTI (NEW EURASIAN LAND TRANSPORT INITIATIVE) для транспортировки грузов в страны СНГ, ЕС и США по маршруту Пекин – Урумчи – Бахты – Астана – Москва – Рига – Вильнюс – Варшава – Берлин – Брюссель. Этот проект создаст условия для возможности увеличения объема транзитного грузопотока по внутренним международным автотранспортным коридорам Казахстана и России до 5.2 млн тонн в год.

3. Существующие и реализуемые международные транспортные коридоры в регионе

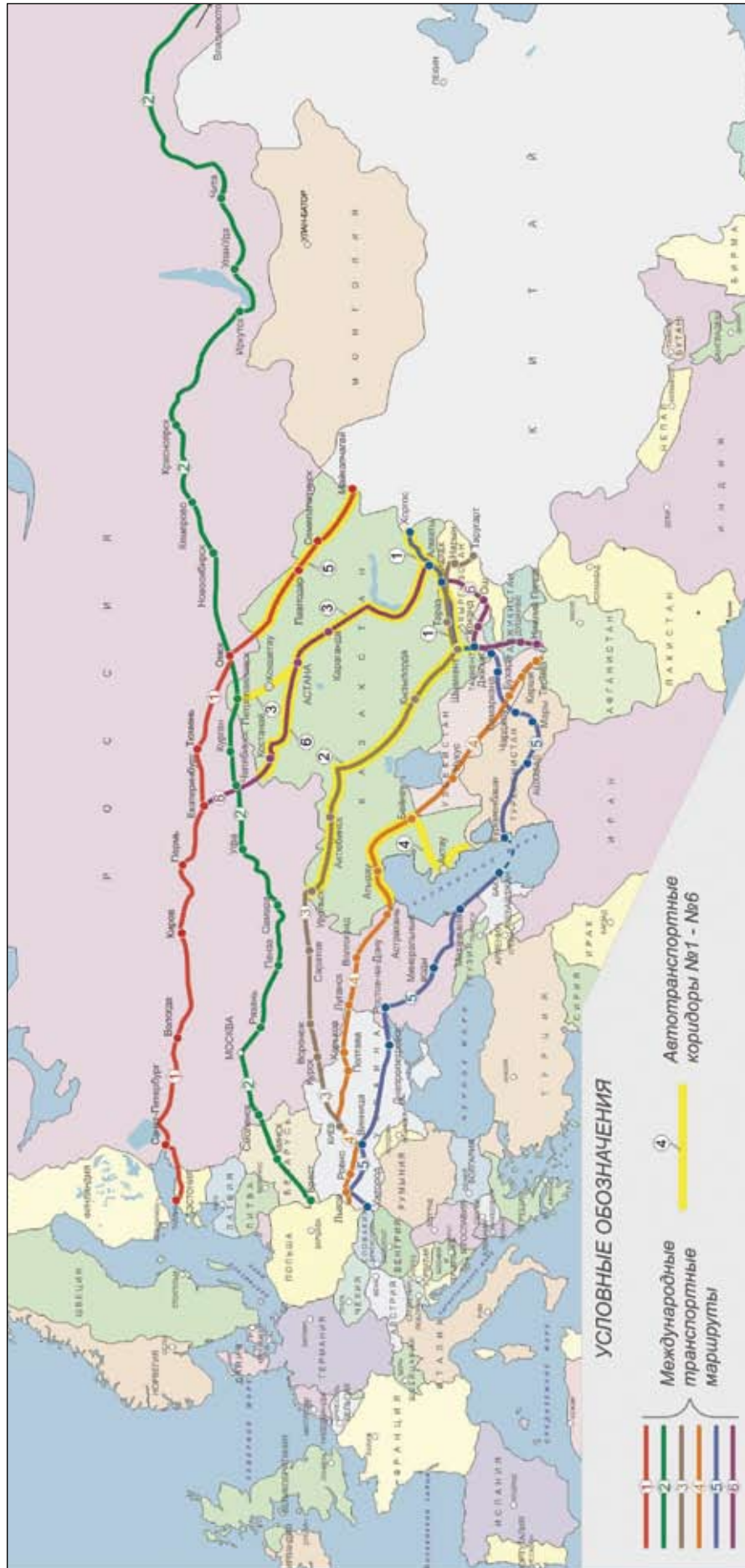


РИСУНОК 10. Автомобильные транспортные коридоры

В прессе много говорится о реализации новой автотранспортной инициативы «NELTI». Мы не склонны преувеличивать ее значение и наша позиция отражается в нижеследующем разделе.

В России международные автомобильные перевозки достаточно стабильно развиваются и обеспечивают до 26% внешнеторгового оборота страны (перевозятся дорогостоящие грузы). Емкость российского рынка международных автоперевозок оценивается экспертами в \$ 3-3.2 млрд, что также достаточно условно.

Распределение рынка международных перевозок по направлениям примерно следующее: если взять два государства-члена ЕврАзЭС – Казахстан и Беларусь – то соотношение будет примерно 3.5 к 1. Это и понятно, т.к. в Беларусь идут автопоезда «с прицелом» на Западную Европу и Прибалтику. Общий объем перевозок грузов в Казахстан российским автотранспортом не превышает 1.3 млн тонн.

Распределение автоперевозчиков на рынке международных перевозок российских грузов внешней торговли выглядит следующим образом: на долю Беларуси приходится 15% российских грузов, Финляндии – 8% (в основном лес), Украины – 7%, Польши – 7%, Литвы – 6%, Латвии – 4%, Германии – 0.2%, Италии – 0.03%.

На наш взгляд, развитие автомобильных транзитных перевозок через территорию государств-членов ЕврАзЭС по направлению к Западной Европе в настоящее время является проблематичным. Это прежде всего, связано с высоким уровнем издержек при использовании автотранспорта на территории стран Сообщества. Достаточно сказать, что автоперевозки являются рентабельными в том случае, если автопоезд имеет возможность в течение светового дня пройти расстояние до 1000 км. Это требование распространено в Европе и, если к транзиту привлекать европейские компании, то специальные системы отслеживания не позволят им, с целью соблюдения безопасности перевозок, двигаться в ночное время. Это обусловлено и состоянием дорожного покрытия, и дорог в целом.

Высокий уровень издержек в государствах-членах ЕврАзЭС обусловлен и следующими факторами:

- крайне неэффективное использование грузового автотранспорта. Согласно оценкам экспертов, его средняя производительность в четыре раза ниже по сравнению с развитыми зарубежными странами;
- значительная доля парка автомобилей характеризуется низким техническим уровнем, высокой степенью изношенности в эксплуатации, несоответствием структуре перевозимых грузов и другим эксплуатационным требованиям;
- недостаточное развитие логистических систем, слабая координация работ при осуществлении смешанных перевозок с участием других видов транспорта;
- отсутствие эффективных перевозочных технологий в грузоперерабатывающих узлах и на междугородных маршрутах обусловили значительное сокращение использования большегрузных автотранспортных средств и неадекватное увеличение на этих перевозках малотоннажного автопарка, при полной ликвидации системы загрузки порожних автомобилей грузом в попутном или обратном направлении.

4. Основные проблемы транзитных перевозок по МТК ЕврАзЭС

Несмотря на существующий транзитный потенциал региона, а также действующую систему международных транзитно-транспортных коридоров (как железнодорожных, так и автомобильных), пролегающих по территориям государств-членов ЕврАзЭС (прежде всего, России, Казахстана и Беларуси), факт остается фактом – «транзитный эффект» не «выстрелил»: если учитывать то, что ежегодно из стран СВА и ЮВА в Европу доставляется уже более 17 млн TEU, то объемы перевозок в несколько десятков тысяч контейнеров, доставленных по МТК ЕврАзЭС, крайне малы.

	2006	Использование в 2006	2020
Беларусь	100	50 (50%)	150
Казахстан	36	10 (28%)	100
Кыргызстан	3.8	1.9 (50%)	6.5
Россия	80	54 (68%)	150
Таджикистан	0.2	0.18 (90%)	0.5
Общий потенциал ЕврАзЭС	220	115.8 (51%)	470

Таблица 4. Совокупный транзитный потенциал государств-членов ЕврАзЭС (млн тонн).

Источник: Расчеты Интеграционного Комитета ЕврАзЭС

Оценка совокупного⁴ транзитного потенциала, проведенная экспертами ИК ЕврАзЭС (см. таблицу 6), показывает, что государства-члены ЕврАзЭС не используют полностью свои потенциальные возможности. Учитывая прогнозируемое увеличение совокупного транзитного потенциала стран Сообщества к 2020 в 2 раза по сравнению с 2006 годом, чрезвычайно остро стоит вопрос о том, смогут ли государства-члены ЕврАзЭС реализовать эту колоссальную возможность? Так каковы же объективные причины данного дисбаланса?

4.1. МОРЕ ПРОТИВ СУШИ – 2:1 НЕ В НАШУ ПОЛЬЗУ

При оценке конкурентоспособности того или иного маршрута необходимо опираться на общеизвестный при транзитных перевозках «коммерческий треугольник» – «время – сервис – тариф». Основная причина недостаточности транзитных перевозок с использованием сухопутных международных транспортных коридоров государств-членов ЕврАзЭС – это неоспоримые преимущества морского фрахтового пути доставки грузов из восточных и южных провинций Китая и стран Юго-Восточной Азии.

Среди основных конкурентных преимуществ морских маршрутов транзита в сравнении с сухопутными следует выделить следующие:

- Выгодные тарифы – транснациональные судовые компании (в особенности японские) с дешевым флотом в состоянии предложить минимальные портовые тарифы и фрахтовые ставки (за последние 10 лет объемы морских перевозок увеличились на половину). Стоимость перевозки, несомненно, зачастую является решающим фактором для отправителей, желающих во что бы то ни стало сократить транспортную составляющую в конечной стоимости продукта для повышения конкурентоспособности товара в стране назначения. В услови-

⁴ Под совокупным транзитным потенциалом понимается суммированный потенциал железнодорожного, автомобильного, морского, внутреннего, водного и воздушного видов транспорта.

ях резкого падения Baltic Dry Index, являющегося индикатором ценообразования услуг по транспортировке сырьевых материалов (нефть, металлы, зерно и т.д.) по морю, на 90% в 2008 году, тарифы, предлагаемые судовыми компаниями (по крайней мере, в краткосрочной перспективе) находятся вне конкурентной досягаемости.

ВСТАВКА 5. ЦЕНЫ НА ПЕРЕВОЗКУ КОНТЕЙНЕРОВ МОРСКИМ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ В ЕВРАЗИЙСКОМ СООБЩЕНИИ (ДАННЫЕ КОМПАНИИ ATC AIR SERVICE)

Порт назначения	USD/контейнер			Время пути
	20'DC	40'DC	40'HC	
Гамбург	1475	2500	2650	26
Котка	1620	2700	2800	32
Таллинн	1925	3240	3415	32
Рига	1925	3300	3475	32
Клайпеда	1925	3300	3475	32
Новороссийск	2025	3750	3875	32
Порт отгрузки Шанхай				
Санкт-Петербург	1980	3170	3270	32
Владивосток	1350	1950	1950	10

Предлагаемые цены на морскую перевозку можно сравнить с ценами той же компании. Железнодорожная перевозка предлагается по Транссибу. Терминал выгрузки в Москве:

Назначение	USD/контейнер			CNY/контейнер			Срок доставки
	20'DC	40'DC	40'HC	20'DC	40'DC	40'HC	
Москва	3585	6510	6510	28680	52080	52080	15

Сбор за безопасность (Security Surcharge) составляет 300-550 USD (в зависимости от таможенного кода товара). Как видно из таблиц, перевозка морем обходится в среднем в 2 раза дешевле.

Однако, судя по всему, данная логика справедлива лишь для доставки транзитных грузов в сообщении Восток–Запад–Восток. Что же касается другого приоритетного направления развития транзитного потенциала для государств-членов ЕврАзЭС – Север–Юг, то, по оценкам экспертов, данный маршрут, развитию которого правительства стран Сообщества придают большое значение, является конкурентоспособным альтернативному морскому. По подсчетам специалистов, доставка одной тонны груза из Германии в Индию через Суэцкий канал обходится в \$ 3.5 тыс. и производится за 40 дней. Контейнерная перевозка по МТК Север–Юг будет обходиться в \$ 2.5 тыс. и осуществляться за 15-20 суток (Евразийский транспортный союз 2003).

- Клиентоориентированность и соответствие международным стандартам качества – судовые компании, помимо привлекательных тарифов, предлагают отправителям высококачественный сервис, начиная с отслеживания груза в пути и прекрасно развитой логистической сети и заканчивая гарантиями доставки грузов точно в срок и сохранностью отправляемого товара. Используются передовые технологии, скидки для постоянных клиентов и т.д.



У сухопутного транзитного пути, однако, есть важное конкурентное преимущество перед морскими перевозками – «фактор времени». Идеальные сроки доставки груза из восточных провинций Китая и стран Юго-Восточной Азии до Западной Европы железнодорожными и автомобильными транспортными коридорами через государства-члены ЕврАзЭС в среднем в 2-2.5 раза меньше, чем при отправке грузов судами через Суэцкий канал. Тем не менее, фактор времени также является в определенной степени спорным, если сроки доставки рассчитывать кумулятивно для крупных партий. Так, по экспертной оценке, в 2007 году средняя контейнероёмкость магистральных судов, работающих в направлении Азия-Европа, по сравнению с 2004 годом выросла на 30% и достигла 7100 TEU. В то же время, по данным ОАО «Казахстан Темир Жолы», в 2007 году в среднем один специальный контейнерный поезд в том же направлении перевозил до 270 TEU.

Простые подсчеты не демонстрируют преимущества сухопутного транзита. Однако, небольшие сроки доставки чрезвычайно важны для определенных видов товаров (скоропортящаяся продукция либо срочные заказы «от двери к двери»). К тому же, быстрая доставка позволяет повысить оборачиваемость банковских средств за счет сокращенного срока совершения операции. Иногда каждый день отсрочки платежа является критическим фактором. И тогда, выбирая между низкой ценой перевозки и сжатыми сроками, грузовладелец предпочитает второе. Ускорение доставки означает высвобождение крупных финансовых ресурсов, которые, на период следования груза, фактически замораживаются. Исходя из этого, мы относим **ФАКТОР ВРЕМЕНИ** к **НЕОСПОРИМОМУ КОНКУРЕНТНОМУ ПРЕИМУЩЕСТВУ СУХОПУТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ПУТЕЙ** для **ОПРЕДЕЛЕННОГО ВИДА ТОВАРОВ, КЛИЕНТОВ И РЕГИОНОВ** (НАПРИМЕР, для **СТРЕМИТЕЛЬНО РАЗВИВАЮЩЕГОСЯ СУАР**, у которого **ПРАКТИЧЕСКИ НЕТ АЛЬТЕРНАТИВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ И АВТОМОБИЛЬНОМУ ТРАНЗИТУ**).

4.2. БАРЬЕРЫ, ПРЕПЯТСТВУЮЩИЕ РЕАЛИЗАЦИИ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА РЕГИОНА

В силу своего географического положения и национальных экономических интересов, Россия, Казахстан и многие их соседи прямо заинтересованы в евразийской интеграции, выходящей за пределы постсоветского пространства и охватывающей важнейшие страны континента. Надежной основой региональной экономической интеграции становятся конкретные интеграционные проекты в отдельно взятых отраслях и секторах. Региональная экономическая интеграция может начаться с ключевых секторов и потом перейти на уровень институциональной интеграции. Центральными функциональными секторами в этом контексте должны стать электроэнергетика (Винокуров 2008) и транспорт.

Развитие транзитных перевозок по МТК ЕврАзЭС в настоящее время сталкивается с определенными трудностями, которые носят как объективный, так и субъективный характер. При этом следует учитывать и тот факт, что для различных видов транспорта, участвующих в транзитном бизнесе, набор проблемных вопросов неодинаков.

Выделим основные проблемы, препятствующие развитию полномасштабной интеграции автомобильного и железнодорожного транспорта на территориях государств-членов ЕврАзЭС. При этом мы исходим из задач, поставленных для выполнения данной работы.

Целесообразно выделить два вида таких проблем – нефизические и физические. Отметим основные, наиболее острые из них.

Под нефизическими барьерами мы понимаем созданные с участием «человеческого фактора» нетехнические барьеры в торговле (non-technical barriers to trade). Вот основные из них:

- длительное таможенное оформление на пограничных пунктах перехода, что ведет к существенным простоям транспортных средств (подвижного состава);
- внезапные досмотры в пути с нередкими случаями принудительного вскрытия опечатанных транзитных контейнеров;
- в недостаточной мере гармонизированные транзитные тарифы в странах СНГ – несмотря на подписанные международные соглашения, тарифы в разных странах по пути транзитного поезда нередко существенно различаются⁵;
- несогласованная миграционная политика – в различных государствах-членах ЕврАзЭС водители-перевозчики грузов могут находиться разное количество времени.

К барьерам физического характера можно отнести следующие:

- устаревание и фактическая нехватка вагонного/контейнерного и локомотивного парков;
- заметное отставание существующей инфраструктуры и технологий от международных стандартов качества (скорость прохождения пути маршрута и т.д.);
- недостаточная пропускная способность погранпереходов;
- отсутствие развитой логистической и коммуникационной сети, пунктов придорожного сервиса;
- Разноколейность – государствами-участниками СНГ используется исключительно колея шириной 1520 мм, тогда как в государствах Европы и Азии (КНР, Иран, ЮВА) ширина железнодорожной колеи составляет 1435 мм. Это создает дополнительные сложности из-за нехватки необходимой инфраструктуры (перевалочных центров), а также упомянутой выше пропускной способности погранпереходов (см. таблицу 5);
- недостаточное развитие мощностей по переработке, консолидации и расконсолидации грузов.

⁵ Следует отметить, что мнения экспертов по актуальности данного барьера в регионе различаются. Так, члены Комиссии по транспортным тарифам и Совета по транспортной политике при Интеграционном Комитете ЕврАзЭС не включили «тарифную» проблему в Перечень нефизических барьеров ЕврАзЭС.

Пункт отправки груза	Маршрут	Расстояние	Число погран-переходов	Число пунктов смены тележек
Ляньюньган (КНР)	Через Казахстан–Россию	9200 км	4	2
Шеньжень (КНР)	Через Монголию–Россию	11040	4	2
	Через Казахстан–Россию	10300	4	2
Район реки Туманная	Через КНР–Монголию–Россию	8900	4	2
	Через КНР–Казахстан–Россию	9900	4	2
	Через КНР (Манчжурия)–Россию	9000	3	2
	Через Россию	10300	2	1
Находка (Россия)	Через Россию	10300	2	1
Ражин (КНДР)	Через КНР (Манчжурия)–Россию	8900	4	2
	Через Россию	10300	3	1
Пусан (Республика Корея)	Через КНДР–Россию	11600	4	2
	Через КНДР–КНР–Монголию–Россию	10780	6	2

ТАБЛИЦА 5.
Пример физических и нефизических барьеров в торговле.

Источник: Trans-Asian Railway Route Requirements: Feasibility Study on Connecting Rail Networks of China, Kazakhstan, Mongolia, and The Russian Federation and The Korean Peninsula. UN ESCAP 1996

Рассмотрим актуальные физические и нефизические барьеры, наиболее остро стоящие перед государствами-членами ЕврАзЭС на их пути к реализации транзитного потенциала, отдельно для автомобильного и железнодорожного транспорта.

Начнем с основного блока проблем нормативно-правового (административного) характера, которые присутствуют на пространстве ЕврАзЭС во взаимоотношениях между Беларусью, Россией и Казахстаном, учитывая то, что для автоперевозчиков других стран, стремящихся осуществлять транзитные перевозки, данные проблемы еще более насущны. По Соглашению об автоперевозках между Россией и Китаем китайские автоперевозчики практически не имеют возможности осуществлять транзитные перевозки через Россию, а российские автопоезда не могут углубляться на территорию КНР более чем на 50 км.

После распада СССР все бывшие союзные республики «стартовали» с одинаковых позиций с идентичным нормативно-правовым «грузом». По мере развития национальных государств стали приниматься свои, национальные нормативно-правовые акты, которые уже защищали и укрепляли собственный рынок транспортных услуг. В этом, безусловно, есть своя логика. Однако в результате стали появляться нормативно-правовые акты, противоречившие аналогичным актам соседних государств-членов СНГ. Так, если между автомобильными перевозчиками России и Беларуси после распада СССР не существовало различий в нормативно-правовом отношении, то уже к 2000 году в законодательстве обеих стран, заявивших о создании Обще-

го транспортного пространства, появилось 28 «не стыкующихся между собой» нормативно-правовых актов только в области международных автоперевозок. Спустя всего три года таких актов было уже 31.

Вместе с тем, необходимо также отметить и положительные моменты сотрудничества, в значительной степени способствующие созданию единого транспортного пространства, т.е. способствующие развитию транзита:

- масштабная коммерциализация сектора автомобильного транспорта, преобладание разнообразных форм негосударственной собственности;
- равные условия доступа автотранспортных компаний разных форм собственности к рынку автотранспортных услуг в своих странах;
- свободный или практически свободный доступ перевозчиков указанных стран к грузовой внешнеторговой базе «своих» стран (доступ к осуществлению каботажных перевозок одинаково закрыт во всех государствах-участниках);
- свобода выбора грузовладельцами поставщиков автотранспортных услуг при заключении внешнеторговых контрактов;
- отсутствие законодательно закрепленных ограничений по участию иностранного капитала в уставном капитале автотранспортных компаний;
- безразрешительная система осуществления перевозок в двустороннем сообщении между отдельными государствами-участниками.

А вот из важнейших различий в развитии автотранспортных комплексов могут быть перечислены следующие:

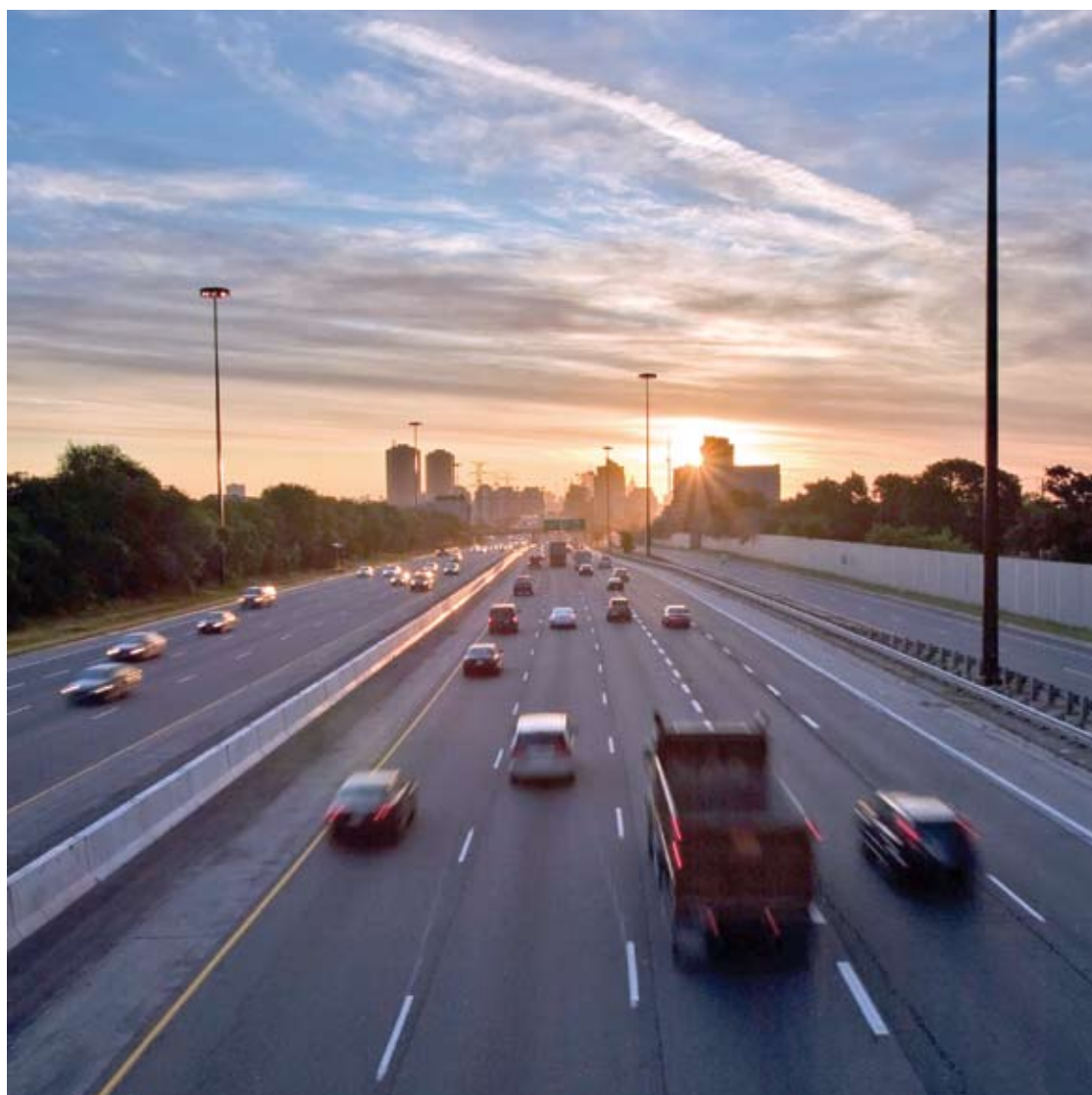
- различный потенциал автотранспортных комплексов: Беларусь является нетто-экспортером автотранспортных услуг, Российская Федерация – нетто-импортером. Существующий на сегодня автомобильный парк других государств-членов ЕврАзЭС (Казахстана, Кыргызстана и Таджикистана) пока не позволяет им полностью удовлетворять спрос на внешние транспортные услуги.
- различная интенсивность и степень модернизации подвижного состава с целью приведения его в соответствие с современными европейскими нормами;
- различный уровень развития законодательной и нормативно-правовой базы, регулирующей сферу автотранспорта⁶;
- различные уровни налогообложения и валютного регулирования поставщиков автотранспортных и экспедиторских услуг;
- сохраняющиеся различия в процедурах таможенного оформления грузов, перевозимых автомобильным транспортом. В первую очередь, это касается сроков прохождения таможенных процедур и процедур досмотра грузов, следующих транзитом;
- различия регулирования транзитных перевозок грузов через национальную территорию (в т. ч. закрепленные в двусторонних соглашениях о международном автомобильном сообщении);
- несовместимые системы дорожных налогов и сборов⁷; различия в регулировании доступа на рынок автотранспортных и экспедиторских услуг (включая критерии лицензирования, допуск к профессии и другие методы государственного регулирования).

⁶ Наибольшей степенью покрытия отношений участников автотранспортного процесса характеризуется законодательная и нормативно-правовая база в Беларуси. В России, напротив, продолжают сохраняться серьезные пробелы в транспортном законодательстве. Законодательные акты бывшего СССР (уставы, положения, правила) практически до лета 2008 года оставались законодательной основой работы автомобильного транспорта, несмотря на то, что все эти документы безнадежно устарели. Разработка новой законодательной и нормативной правовой базы ведется медленно.

⁷ В настоящее время отсутствует единство по вопросу о платности пользования инфраструктурой. В большинстве государств-участников Соглашения отсутствуют законы о платных дорогах. Лишь в Беларуси в составе других законов в рамочном порядке предусматривается существование платных дорог и механизма взимания сборов за проезд по ним.

Для эффективной работы транспортной системы в плане физического функционирования необходимо решить ряд задач:

- принятие совместного соглашения (договора) о смешанных перевозках, что повысит согласованность работы речных, автомобильных и железнодорожных перевозчиков, с целью сокращения и минимизации простоя и повышения коэффициента использования подвижного состава за счет широкого внедрения современных технологий по организации и обслуживанию товаропотоков;
- развитие транспортной логистики, достижение информационной прозрачности местонахождения, состояния и статуса товаров, перевозимых на участках МТК, формирование оптимальной системы логистических центров;
- внедрение системы мониторинга грузов на основе глобальной системы позиционирования ГЛОНАСС;
- создание единой автоматизированной системы регулирования транспортного и транзитного процессов, осуществляемых по участкам МТК, проходящим по территориям государств-членов ЕврАзЭС, интегрированной с национальными ведомственными и отраслевыми автоматизированными системами управления транспортными процессами;



- реализация в межгосударственных стандартах единой межведомственной системы электронного документооборота с приданием электронным документам необходимого правового статуса;
- создание общепринятого глоссария и единого пакета сопроводительной документации;
- обеспечение информационной и коммерческой безопасности транспортных операторов, осуществляющих свою деятельность с использованием МТК;
- создание на территориях России, Казахстана и Беларуси соответствующей инфраструктуры для заправки коммерческого подвижного состава качественным топливом требуемых характеристик (Евро-3, Евро-4), для чего следует наладить систему контроля за качеством топлива, ужесточить санкции за реализацию некачественного топлива. Немаловажным вопросом в международном автомобильном сообщении является проблема веса и массы транспортных средств.

Выше приводится достаточно солидный перечень необходимых действий стран Сообщества для развития транзита на МТК с участием автомобильного транспорта, хотя, как уже было указано выше, пока его доля в транзитных перевозках невелика. Однако оговоримся, что многие из этих проблем важны и должны быть разрешены для участков МТК, прилегающих к западным областям государств-членов ЕврАзЭС.

Следует отметить и отдельные проблемы, определенным образом тормозящие развитие железнодорожных перевозок по МТК.

Вначале укажем на положительные достижения: на территории государств-членов ЕврАзЭС находится в эксплуатации достаточно мощная железнодорожная инфраструктура, реализованы возможности организации регулярных перевозок, на вполне приемлемом уровне используются современные ИТ-технологии, продолжается совершенствование технологии перевозок, достигается существенная экономия времени при перевозках по железной дороге.

Вместе с тем, согласно оценкам специалистов, развитие контейнерных перевозок в государствах-членах ЕврАзЭС сопряжено с определенными трудностями. Так, несмотря на проведение в рамках СНГ единой тарифной политики, различный уровень капитализации железных дорог и методические подходы построения грузовых тарифов в государствах-членах ЕврАзЭС является причиной существенных колебаний стоимости провоза грузов по территории той или иной страны Сообщества. Кроме того, участники рынка контейнерных перевозок в настоящий момент не заинтересованы в сбалансированности торговых наценок на свои услуги. Снижение тарифов на пользование инфраструктурой, в частности, российских железных дорог в транзитном сообщении с января 2007 года не привело к ожидаемому повышению транзитных перевозок. Наоборот, за 2007 год этот вид транзита снизился в 2 раза по сравнению с 2006 годом и в 17 раз по сравнению с 2004-м. Причина кроется в росте цен на остальные услуги по всей цепочке транзитных перевозок.

Еще одной проблемой является сложность достижения стабильности в сроках и стоимости доставки в транзитном сообщении. По мнению ряда экспертов, необходимо установление недискриминационных по сравнению с зарубежными конкурентами условий оформления транзитных перевозок. В настоящее время неразвитость и высокая стоимость услуг других участников цепочки транзитных перевозок – морского транспорта, портового сервиса, а также железнодорожных администраций транзитных стран – приводит к постоянному росту сквозной ставки на перевозку.

Необходимо отметить и недостаточную развитость инфраструктуры контейнерных перевозок. Число терминалов для обработки большегрузных контейнеров ограничено, специальная перегрузочная техника в огромном дефиците, затруднен доступ автотранспорта к терминалам, расположенным в черте городов, за последние годы сократилась сеть контейнерных площадок. Отмечается потеря времени на стыках разных видов транспорта при передаче контейнеров, дефицит железнодорожных фитинговых платформ и специального автотранспорта, а также крупнотоннажных контейнеров. Кроме этого, стоит обратить внимание на достаточно длительную таможенную процедуру на погранпереходах, неравномерные инвестиции по разным участкам транспортной цепочки, разную степень готовности различных сегментов магис-

тралей, что сказывается на уровне обслуживания клиентов, отсутствие целостного логистического продукта, который может быть предложен потенциальным клиентам.

Все это, в совокупности, не лучшим образом сказывается на привлекательности маршрутов.

Что касается России, то следует отметить, что там Министерство транспорта установило в августе 2008 года исключительный транзитный тариф на перевозку 40-футовых контейнеров из Европы в Китай. Тариф на транзит одного такого контейнера из Европы через погранпереходы Брест (Белоруссия) и Чоп (Украина) в Китай через станции Наушки и Забайкальск составил \$ 400. Тариф действовал с 10 августа по 31 декабря прошлого года, после чего был продлен на 2009 год. Данным приказом Минтранс фактически уравнил тарифы на доставку грузевых и порожних контейнеров из Европы в Китай. Ранее сообщалось о том, что министерство на 2007 год установило тариф на доставку 40-футового контейнера в размере \$ 900 за единицу, а порожних в обратном направлении – \$ 400 за контейнер. Результаты этого эксперимента нам пока неизвестны.

Независимые эксперты и экспедиторы, выделяют другие трудности, тормозящие развитие перевозок: сложность лицензирования перевозок; требование большого количества разрешительных документов для осуществления перевозки; длительные сроки выдачи разрешений и прочих документов государственными органами; длительные сроки оформления документов при пересечении границы с ЕС; большое количество документов, требуемых для представления таможенными службами при пересечении границы; несогласованность в работе контрольных служб на автомобильных пунктах пропуска; вымогательство со стороны представителей контрольных служб сопредельных государств; принудительное платное сопровождение грузов; местные сборы (по массе, габаритам, отклонению от маршрутов, проезду отдельных населенных пунктов и территорий); поборы на трассах и в населенных пунктах; нападения на водителей и транспортные средства; плохое состояние автомобильных дорог и неудовлетворительные условия технического обслуживания транспортных средств; сложность ориентации на дорогах и в населенных пунктах (отсутствие указателей, плохие или неточные указатели и др.).

По нашему мнению, наличие нефизических барьеров является наиболее значимым фактором, сдерживающим становление транзитных перевозок в регионе и приводящим к существенным задержкам транспорта и несоответствию заявленным срокам доставки груза. Потерянное время – это не только потерянные деньги и доверие клиентов, но и **ПОТЕРЯ ГЛАВНОГО КОНКУРЕНТНОГО ПРЕИМУЩЕСТВА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПЕРЕД МОРСКИМИ ПЕРЕВОЗКАМИ.**

Можно выделить два взаимодополняющих способа ликвидации как физических, так и нефизических барьеров. Во-первых, **ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОЛИТИКА** в сфере развития транспортных систем (в виде стратегических отраслевых документов) таргетирует наиболее актуальные проблемы, с которыми сталкивается транспортный комплекс той или иной страны, которые, в большинстве своем, решаются путем государственного инвестирования в развитие и реформирование транспортной инфраструктуры, а также институциональной ликвидации «узких мест». Во-вторых, **ИНТЕГРАЦИОННЫЕ ОБЪЕДИНЕНИЯ** в состоянии решить ряд общих для всех государств-участников той или иной организации барьеров, путем консолидации общих усилий, направленных на устранение стоящих перед ними проблем, приоритизации взаимовыгодных направлений сотрудничества и других механизмов.

Ниже, мы более детально рассматриваем оба пути устранения нефизических и физических барьеров, мешающих реализации транзитно-транспортного потенциала стран региона.

5. Транспортные стратегии и направления инвестирования

5.1. НАЦИОНАЛЬНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СТРАТЕГИИ И МТК

Одна из основных и важнейших целей государства – создание благоприятных условий для эффективного функционирования экономики. Поэтому развитие транспортной системы страны, являющейся ключевым элементом производственной инфраструктуры, видится как необходимое условие устойчивого экономического роста. Правительства государств-членов ЕврАзЭС, понимая существенное пагубное влияние множества проблем и барьеров физического и нефизического характера, в значительной степени определяющих реализацию транзитно-транспортного потенциала страны, выступили с национальными программами развития транспортной системы, главной стратегической целью которых является решение насущных проблем сектора, наиболее остро стоящих «во главе угла» соответствующего государства.

Российская Федерация за последние несколько лет приняла две транспортные национальные стратегии страны. 12 мая 2005 года Министерством транспорта РФ принята Транспортная стратегия Российской Федерации до 2020 года (Минтранс РФ 2005), а уже через три года, 22 ноября 2008 года правительством принимается аналогичный документ, но уже со стратегическим сроком действия до 2030 года (Правительство РФ 2008). Основными причинами корректировки оригинального документа, скорее всего, является достаточно интенсивно изменяющаяся глобальная экономическая обстановка. В последней версии стратегии сама значимость развития транспортной системы страны приобретает качественно новый вид. Если в стратегии трехлетней давности государство лишь намеревается содействовать экономическому росту и повышению благосостояния страны через развитие транспорта, то в документе, принятом в ноябре 2008 года, миссия государства в секторе уже видится как «СОЗДАНИЕ условий для повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения» (Правительство РФ 2008). Таким образом, государство берет на себя более активную, принципиальную роль в развитии данного чрезвычайно важного для функционирования экономики сектора.

Правительством определены основные цели развития транспортной системы страны, такие как:

- формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного развития эффективной транспортной инфраструктуры;
- интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны;
- обеспечение доступности, объема и конкурентоспособности транспортных услуг по критериям качества для грузовладельцев на уровне потребностей инновационного развития экономики страны.

Планируется также проведение обширного спектра научно-исследовательских разработок для изучения скорости движения магистральных товарных потоков, скорости их доставки и доле, развития транспортно-логистических технологий и др. Предусматривается участие в международных проектах и программах, направленных на развитие межрегиональных, в том числе евроазиатских, транспортных связей, развитие международных транспортных коридоров и увеличение масштабов транзитных перевозок.

Наконец, развитие экспорта транспортных услуг видится как очень важная составляющая национального продукта России. Благодаря описанным в стратегии мерам его стимулирования ставится задача к 2030 году увеличить экспорт транспортных услуг в стоимостном выражении в 6.8 раза (до \$ 80 млрд) по сравнению с 2007 годом, а в натуральном выражении – почти в 4 раза до 100 млн тонн (см. таблицу 6).

Вид транспорта	2000 год	2005 год	2007 год	2010 год	2015 год	2020 год	2030 год
Всего	21.8	18	27.9	34.2	42.7	60	100
Железнодорожный	20	17.4	27.2	33.1	40.3	53	76
Автомобильный	0.5	0.5	0.6	1	2	2.5	3
Внутренний водный	1.3	0.1	0.1	0.1	0.4	4.5	21

ТАБЛИЦА 6.
Прогноз объемов транзитных перевозок грузов через территорию России (млн тонн).

Источник: Транспортная стратегия РФ до 2030 года

В целевом контексте настоящего обзора, интересна интеграционная составляющая Транспортной стратегии России до 2030 года. Ключевым направлением региональной транспортной интеграции видится формирование в полном объеме транспортного союза и единого транспортного пространства в рамках ЕврАзЭС. В стратегии определены основные направления работы для достижения этой цели, такие как:

- гармонизация нормативного правового регулирования транспортной деятельности, унификация технических стандартов и транспортных технологий в государствах-членах ЕврАзЭС, в том числе на основе международных норм и многосторонних соглашений и конвенций в области транспорта;
- устранение любой дискриминации поставщиков транспортных услуг из одних государств-членов ЕврАзЭС в другие государства-члены, а также в сфере лицензирования и сертификации при учреждении ими транспортных компаний, их филиалов и представительств, совместных предприятий на всей территории единого транспортного пространства, то есть предоставление им национального режима;
- обеспечение свободного транзита пассажиров и грузов, эффективное использование транзитно-транспортного потенциала государств-членов ЕврАзЭС;
- максимальное использование положительного опыта интеграции транспортных систем, накопленного государствами-участниками СНГ, особенно в области железнодорожного транспорта, а также в сфере гражданской авиации и использования воздушного пространства;
- унификация принципов формирования тарифной политики;

Казахстанская транспортная стратегия до 2015 года была принята в апреле 2006 года. Основной целью стратегии является «опережающее развитие транспортно-коммуникационного комплекса в соответствии с перспективной экономической стратегией государства». Правительством определены следующие цели и задачи:

- интеграция транспортной системы Казахстана в мировую транспортную систему;
- создание современной перспективной национальной транспортной инфраструктуры;
- развитие и эффективное использование транзитного потенциала;
- формирование благоприятного инвестиционного климата в транспортном секторе

Ожидается, что воплощение в жизнь описанных в стратегии инструментов развития транспортного сектора приведет к полной органичной интеграции национального комплекса в мировую транспортную систему, полному обновлению активов транспортного комплекса, снижению транспортной составляющей в конечной стоимости продукта до 6.9%. Планируется, что объемы транзита увеличатся более чем в 3 раза (по сравнению с 2005 годом) и составят 32.2 млн тонн грузов. Скорость грузового сообщения возрастет на 15-20%, а по основным международным транспортным коридорам – на 20-30%.

Воплотить в жизнь столь амбициозные планы предполагается в два этапа. Во время первого этапа (2006–2010 гг.) государство вкладывает бюджетные средства, а также активно привлекает частные инвестиции в развитие транспортной инфраструктуры, совершенствует нормативно-правовую базу, внедряет международные стандарты, а также предпринимает меры для

глубокой интеграции казахстанского транспортного комплекса в мировую систему. Действия во время второго этапа (2011–2015 гг.) будут сконцентрированы на «закреплении позитивного эффекта от реализации Стратегии» – будет проведен мониторинг программ развития и институциональных реформ, реализованных во время 1 этапа, даны рекомендации системного характера для устранения остаточных и вновь возникших проблем, в результате чего будет «завершено формирование эффективной транспортной системы» страны.

У Беларуси, Кыргызстана и Таджикистана полноценной стратегии развития транспортного комплекса в том виде, в котором она имеется в России и Казахстане, нет. Тем не менее, в этих республиках значительное внимание развитию национальных транспортных систем уделяется в государственных стратегиях развития. Именно, исходя из целей и задач, а также принципов и инструментов, определенных в этих стратегических документах, и строится государственная программа развития транспортного сектора этих стран.

Главной целью транспортной политики Республики Беларусь на период до 2010 года правительством страны определяется «формирование конкурентоспособной транспортной системы, дальнейшее развитие транспортных и коммуникационных услуг и соответствующей инфраструктуры» (Правительство РБ 2005). Согласно ПРОГРАММЕ РАЗВИТИЯ БЕЛАРУСИ до 2010 года, принятой в 2005 году, и ряда других утвержденных Советом министров программ, для выполнения поставленной задачи планируются следующие меры:

- совершенствование правовых основ транспортной деятельности;
- повышение доступности транспортных услуг, обеспечение минимальных социальных стандартов транспортного обслуживания для всех слоев населения и регионов страны;
- обеспечение соответствия базовой транспортной инфраструктуры развитию производительных сил;
- проведение структурных преобразований в части перевооружения и совершенствования структуры управления;
- развитие конкуренции на рынке транспортных услуг по перевозкам пассажиров, грузов и ремонту подвижного состава;
- создание условий для привлечения инвестиций на развитие транспорта, реализация инвестиционных проектов по обновлению подвижного состава, реконструкции и модернизации транспортной инфраструктуры;
- развитие экспорта транспортных услуг и создание благоприятных условий для осуществления международных перевозок.

Целью развития транспортной инфраструктуры Кыргызской Республики, обозначенной в Стратегии развития Кыргызстана до 2010 года (Правительство КР 2007), является «приведение состояния опорной сети автомобильных дорог в соответствие более высоким рабочим стандартам, что позволит минимизировать транспортные издержки производителей товаров и услуг для обеспечения доступа к региональным рынкам товаров и услуг, а также местным рынкам товаров и услуг, труда и социальных услуг». Правительство делает особый акцент на развитии именно автомобильных дорог страны в связи с тем, что автомобильным транспортом осуществляется перевозка большинства грузов и пассажиров (более 95%). Для воплощения поставленной цели в жизнь политика развития автомобильных дорог до 2010 года будет концентрироваться на следующих направлениях:

- определение приоритетных участков дорог, совместных схем финансирования с местными органами самоуправления отдельных местных дорог;
- сохранение существующей сети автомобильных дорог с твердым покрытием и поэтапное восстановление разрушенных дорог путем возобновления их ремонта;
- изменение существующих дорожных налогов и сборов, составляющих основу Дорожного фонда и введение нового Дорожного фонда второго поколения, связанного с введением дорожного тарифа, учитывающего не только плату за доступ, но и плату за использование дорог.

Наконец, ПРОГРАММА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ ТАДЖИКИСТАН нашла свое отражение в Стратегии экономического развития страны до 2015 года (Правительство РТ 2004). Основными целями программы Правительством Таджикистана обозначены создание благоприятных условий для ускорения темпов социально-экономического развития Республики Таджикистан путем увеличения объемов грузооборота, обеспечение потребностей отраслей экономики и населения в транспортных услугах, улучшение их качества, снижение транспортных издержек. Для этого государством будет:

- сформировано единое транспортное пространство на территории республики для создания условий существования единого внутреннего рынка;
- усилена координация в развитии транспортной инфраструктуры, разработка и реализация проектов в области транспортного строительства (дорог, путей сообщения, аэропортов и т.д.), приобретение новой транспортной техники;
- интеграция транспортного комплекса в мировую транспортную систему, формирование на территории республики конкурентоспособных международных коридоров с максимальным использованием географического положения и транзитных возможностей страны;
- создание гибкой системы транспортных тарифов, учитывающей интересы пользователей транспортных услуг и обеспечивающей воспроизводство в транспортном комплексе.

Учитывая географическую специфику республики, приоритетным направлением транспортной политики, аналогично ситуации в Кыргызстане, определяется развитие автомобильных дорог. Необходимо также отметить, что в сфере формирования международных транспортных коридоров, правительством республики отдельно выделяется активное участие в международном проекте ТРАСЕКА.

5.2 НАПРАВЛЕНИЯ ИНВЕСТИРОВАНИЯ

Инвестиционная политика государства, стремящегося к реализации своего транзитного потенциала, является комплексной и должна включать в себя все составляющие, необходимые для эффективного функционирования транспортного коридора, пролегающего через территорию той или иной страны. Есть смысл выделить основные из них:

1. Железнодорожные пути и автодороги

Строительство и модернизация железнодорожных путей и автомобильных дорог является естественным инвестиционным направлением для развития транспортного комплекса страны. Наличие современной дорожной инфраструктуры является первоочередным фактором повышения скорости прохождения грузо- и пассажиропотоков из точки отправления до пункта назначения, повышение безопасности прохождения маршрута и т.д.

Необходимо, однако, учитывать, что приоритеты в развитии железных и автомобильных дорог в государствах-членах ЕврАзЭС отличаются друг от друга. Так, в вышеупомянутых программах развития транспортной инфраструктуры Кыргызстана и Таджикистана акцент ставится на развитии исключительно автодорог, что обуславливается географической и ландшафтной спецификой стран. Для Беларуси, Казахстана и России, напротив, железные дороги остаются главными перевозчиками транзитных и иных грузов, что обуславливает необходимость дальнейшей модернизации железнодорожной инфраструктуры, прежде всего, ее электрификацию и строительство «выпрямляющих» путей, сокращающих время доставки грузов.

Огромное внимание в этих странах, тем не менее, также уделяется и развитию автомобильных дорог. Это абсолютно обосновано возрастающими объемами грузопотоков в регионе, с которыми в ближайшем будущем исключительно железным дорогам не справиться. К тому же, это полностью соответствует принципам интероперабельности и интересоединяемости, определяющим, в конечном счете, работу всего транспортного коридора. Для развития автомобильных транзитных перевозок требуется хорошая автомагистраль, позволяющая развивать высокие скорости, и придорожная инфраструктура – автозаправочные сети, рестораны, мотели и т.д.

2. ПОГРАНИЧНЫЕ ПЕРЕХОДЫ И ПРИГРАНИЧНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

При реализации транзитной политики следует уделять большое внимание конечным пунктам транзита, как правило, погранпереходам, интенсивно развивать приграничную инфраструктуру. Достаточно привести в пример Латвию, которая, поставив перед собой цель развития транзита, в результате получила крайне тяжелую обстановку на своей территории на подходе к погранпереходу Бурачки – очереди из автопоездов протяженностью до 50 км, антисанитарию на прилегающих к автодороге площадях, местные жители не имеют возможности продать принадлежащие им земли из-за отсутствия спроса.

Опыт подсказывает, что инвестиции в развитие приграничной инфраструктуры (строительство мотелей, ресторанов, терминалов и т.д.) приносит быстрые и высокие доходы, о чем говорит опыт КНР, Финляндии, Румынии и некоторых других стран.

Для эффективного функционирования МТК (прежде всего, возможности для «выхода» груза с данного маршрута с целью его переправки на другие направления) требуются терминалы, мощные перегрузочные комплексы, развитая сеть подъездных путей, возможность переброски груза с одного вида транспорта на другой и осуществления транспортной работы с использованием минимального количества провозных документов. Анализ развития транспортных систем государств-членов ЕврАзЭС свидетельствует о существенной нехватке основных составляющих транспортной инфраструктуры. В числе объектов, которые по определению достаточно быстро окупаются и на которые существует повышенный спрос – интермодальные грузовые терминалы, причем как для нужд транзита, так и для использования в пределах транспортных коридоров.

3. МАШИНОСТРОЕНИЕ И ОБНОВЛЕНИЕ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

Наконец, чрезвычайно важным направлением инвестирования на пути к реализации транзитно-транспортного потенциала страны является обновление подвижного состава государств-членов ЕврАзЭС. Известно, что вагонный парк стран Сообщества характеризуется существенной степенью изношенности, в связи с тем, что большинству эксплуатируемых грузовым вагонам несколько десятков лет. По официальным данным Министерства транспорта РФ и Министерства транспорта и коммуникаций РК, изношенность основных фондов парков этих государств составляет от 50 до 80%. Очевидно, что в других государствах-членах ЕврАзЭС дела обстоят еще хуже. Но это лишь полбеда – анализ динамики роста объемов железнодорожных грузоперевозок, проведенный экспертами Интеграционного Комитета ЕврАзЭС, показывает, что при нынешних темпах роста, имеющегося количества устаревших вагонов не хватит для удовлетворения всего объема грузоперевозок (см. рисунок 11). Необходимо также помнить о достаточно остром дефиците фитинговых платформ и контейнеров, который, при прогнозируемом экспертами значительном росте грузоперевозок к 2020 году, также может стать значительным барьером для государств-членов ЕврАзЭС на их пути к реализации транзитно-транспортного потенциала. Нужно отметить, что дефицит подвижного состава в странах Сообщества также ощущается достаточно остро. В настоящее время практически 95% всех контейнеров производит Китай. В связи с экономической нецелесообразностью выпуска контейнеров (КНР поставляет контейнеры по очень низкой цене), другие страны, как правило, их не производят. Предложение со стороны КНР практически не ограничено, и их можно всегда приобрести. Другое дело, что их просто берут в лизинг или используют другие схемы. Кроме того, в Европе их много и порожние контейнеры везут обратно в Китай, в Корею и другие страны. США и Европа просто рады любой компании, которая будет забирать у них порожняк.

Износ основных фондов российского железнодорожного транспорта, по подсчетам специалистов, составляет от 40 до 60 процентов. Наряду с этим остро ощущается нехватка фитинговых платформ для крупнотоннажных контейнеров. Что касается российского рынка длиннотоннажных фитинговых платформ, его потребности оцениваются экспертами в размере от 2 до 5 тысяч единиц ежегодно. И хотя взрывного спроса здесь не ожидается, предполагается, что он будет в ближайшие годы устойчиво расти. Что касается других государств-членов ЕврАзЭС, то заводов по производству платформ там нет. Надо иметь в виду, что согласно договоренностям между железными дорогами СНГ, существует возможность совместного использования парка вагонов, что и делается на практике.

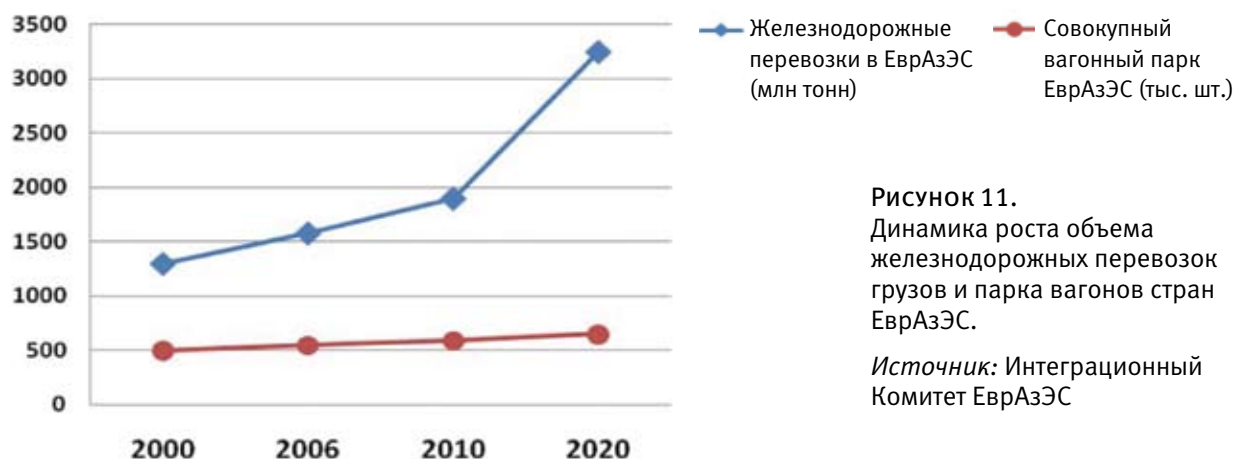


Рисунок 11. Динамика роста объема железнодорожных перевозок грузов и парка вагонов стран ЕвразЭС.

Источник: Интеграционный Комитет ЕвразЭС

Необходимо также отметить, что для реализации «коридорных проектов» требуются скрупулезные «преинвестиционные» исследования возможного расположения объектов, потенциальных грузопотоков и клиентуры, огромный объем согласования проектной документации. К эффективным инвестиционным проектам следует отнести и те, что относятся к области ИТ и связи. Реальная, быстрая и постоянная отдача ощущается от инвестиций в оснащение погранпереходов специальным оборудованием по электронному документированию, созданию базы данных и др.



6. Интеграция транспортной системы на Евразийском континенте

Интеграция национальных транспортных систем видится нами как основной инструмент преодоления большинства барьеров и проблем, из-за которых транзитный потенциал международных транспортных коридоров государств-членов ЕврАзЭС до сих пор не реализован. На постсоветском пространстве нашел свое место целый ряд интеграционных объединений, основной целью которых является ликвидация как физических, так и нефизических барьеров.

6.1. Инициативы Евразийского экономического сообщества

Интеграционным Комитетом ЕврАзЭС для решения вышеперечисленных проблем был создан Совет по транспортной политике (далее – Совет), в состав которого входят руководители транспортных ведомств всех стран, входящих в Евразийское экономическое сообщество (Беларусь, Казахстан, Кыргызстан, Россия, Таджикистан).

Государства-члены ЕврАзЭС осуществляют следующие совместные действия:

- 1) координируют действия по формированию и развитию международных транспортных коридоров, соединяющих территории европейских и азиатских государств;
- 2) принимают меры по согласованному развитию транспортной инфраструктуры и унификации технических и технологических параметров по направлениям транспортных коридоров стран Сообщества;
- 3) проводят согласованную политику привлечения иностранных инвестиций для формирования и развития транспортных коридоров;
- 4) принимают меры по совершенствованию нормативной правовой базы стран Сообщества, регламентирующей пересечение государственных границ;
- 5) содействуют проведению тарифной политики, основанной на общих принципах и касающейся платы и сборов, взимаемых за перевозку пассажиров и грузов, пересечение границ, пользование инфраструктурой транспортных коридоров;
- 6) способствуют созданию условий для организации и деятельности совместных предприятий по международным перевозкам пассажиров и грузов и экспедированию;
- 7) координируют действия, направленные на повышение безопасности на транспорте, обеспечение охраны окружающей среды и сохранности перевозимых грузов;
- 8) способствуют поиску новых резервов совершенствования смешанных перевозок;
- 9) стремятся к созданию рациональных схем размещения международных логистических центров.

Деятельность ЕврАзЭС направлена, прежде всего, на дальнейшее формирование Единого транспортного пространства (ЕТП) и Транспортного союза государств-членов ЕврАзЭС. В ходе работы была выявлена необходимость серьезной научной проработки этой темы. В настоящее время разработана и 25 января 2008 года Межгосударственным советом ЕврАзЭС (на уровне глав правительств) принята Концепция формирования ЕТП. Для реализации запланированных мероприятий, необходимых для формирования ЕТП, на 15-ом заседании Совета, прошедшем 2 декабря 2008 года, был одобрен проект Мероприятий по формированию единого транспортного пространства ЕврАзЭС на период 2008–2010 годы, нацеленный на:

1) ФОРМИРОВАНИЕ ОБЩЕГО РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ.

Для достижения поставленной задачи, главной целью для достижения которой является устранение нефизических барьеров, в течение следующих двух лет планируется полностью гармонизировать нормативные правовые документы государств-членов ЕврАзЭС по регулированию транспортной деятельности и организации перевозок пассажиров и грузов между государствами-членами ЕврАзЭС и третьими странами. Кроме этого, будут приняты меры по созданию общей системы информационного обеспечения рынка транспортных услуг, а также обеспечению беспрепятственного перемещения пассажиров, багажа, грузов и транспортных средств при осуществлении международных (в том числе транзитных) перевозок.

2) СОВМЕСТНОЕ РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ государств-членов ЕврАзЭС, а также создание системы логистических центров.

Для устранения физических барьеров, мешающих странам Сообщества реализовать свой транзитно-транспортный потенциал, планируется последовательно ликвидировать ряд недостатков транспортной инфраструктуры региона (подробно расписанных выше). Отмечается важность проведения согласованной реализации приоритетных проектов по реконструкции национальных участков дорог, входящих в перечень транспортных маршрутов, а также дальнейшего изучения технического состояния автотранспортных маршрутов ЕврАзЭС путем проведения автопробегов.

3) РАЗВИТИЕ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА ГОСУДАРСТВ-ЧЛЕНОВ ЕВРАЗЭС. Совет, понимая чрезвычайную актуальность развития транзитных перевозок через регион, выступает за постоянную гармонизацию и совершенствование законодательной и нормативной правовой базы транзитных перевозок, а также выработку единой позиции по установлению страхового возмещения перевозчикам.

С целью совершенствования механизма установления сквозных тарифных ставок на перевозки грузов по железным дорогам государств-членов ЕврАзЭС, главами правительств в мае 2006 года утверждены Общие принципы формирования и применения железнодорожных тарифов на перевозки грузов между станциями железных дорог государств-членов ЕврАзЭС и Порядок установления понижающих коэффициентов и сквозных тарифных ставок на перевозки грузов между этими станциями. Все страны Сообщества провели внутригосударственные процедуры, необходимые для вступления в силу указанных выше документов – последним это сделал Казахстан, 3 декабря 2008 года принявший на себя соответствующие обязательства.

С 1 января 2007 года повсеместно на территории государств-членов ЕврАзЭС применяется международный сертификат взвешивания грузовых транспортных средств (МСВТС), что позволит сократить простои транспортных средств при пересечении границ стран Сообщества из-за многократного их взвешивания.

Решением Межгоссовета ЕврАзЭС (на уровне глав правительств) от 18 апреля 2007 года было поручено правительствам государств-членов рекомендовать таможенным и транспортным органам использование транспортного документа единого образца (накладную СМГС) в качестве таможенного документа при транзитных перевозках грузов по территориям государств Сообщества. Ее применение предусмотрено международной Конвенцией о процедуре международного таможенного транзита при перевозке грузов железнодорожным транспортом.

Положения этой конвенции уже применяются в Республике Беларусь и Российской Федерации; Казахстаном начато выполнение внутригосударственных процедур по присоединению к вышеуказанной конвенции.

В декабре 2006 года Советом по транспортной политике при Интеграционном Комитете ЕврАзЭС определен Перечень международных договоров и конвенций в области транспорта и коммуникаций, рекомендуемых для присоединения к ним государств-членов ЕврАзЭС в течение 2007–2008 годов в целях обеспечения последовательной интеграции национальных транспортных комплексов в мировую и европейскую транспортные системы и реализации транзитного потенциала государств-членов ЕврАзЭС.

Ход выполнения этого решения рассмотрен на 14-м заседании Совета по транспортной политике 22 мая 2008 года в Минске. Комиссии по гармонизации транспортного законодательства государств-членов ЕврАзЭС поручено к 16-му заседанию Совета (май 2009 года) подготовить информацию о результатах выполнения Сторонами данного Решения по состоянию на 1 января 2009 года.

В рамках реализации Соглашения о проведении согласованной политики по формированию и развитию транспортных коридоров ЕврАзЭС ведется работа по проведению анализа технического состояния автомобильных и железных дорог государств-членов ЕврАзЭС, включенных в перечень транспортных маршрутов Сообщества, и по устранению барьеров при осуществлении международных автомобильных перевозок.

Решением Интеграционного комитета ЕврАзЭС от 24 января 2008 года Совету по транспортной политике совместно с Советом руководителей таможенных служб поручено ускорить работу по поэтапному устранению существующих барьеров при осуществлении международных автомобильных перевозок и ежегодно информировать ИК ЕврАзЭС о ее результатах.

По поручению Совета Рабочая группа по организации взаимодействия таможенных и транспортных органов государств-членов ЕврАзЭС рассмотрела результаты мониторинга существующих барьеров на заседании 2-5 сентября 2008 года по итогам первого полугодия 2008 года и приняла решение внести информацию по устранению барьеров на рассмотрение очередных заседаний Совета по транспортной политике и Совета руководителей таможенных служб.

6.2. ИНТЕГРАЦИОННЫЕ ИНИЦИАТИВЫ СОДРУЖЕСТВА НЕЗАВИСИМЫХ ГОСУДАРСТВ

Исполнительный комитет СНГ является координатором интеграционной деятельности в сфере транспорта и транзита на территории государств-участников Содружества. Приоритетными направлениями транспортной политики в отношениях государств-участников СНГ являются:

- проведение правительствами стран-участников СНГ согласованной транспортной политики с учетом либерализации и проведения экономических реформ (формирование общего рынка равных и благоприятных условий для производителей транспортных услуг; проведение согласованной тарифной и налоговой политики; сохранение и развитие единого технико-технологического построения транспортной деятельности; общая линия сотрудничества с третьими странами и международными организациями);
- согласованная разработка и унификация транспортного законодательства органами законодательной власти стран Содружества (формирование правовой основы межгосударственных взаимоотношений в области транспортной деятельности; согласование свода законов и законодательных актов, определяющих деятельность транспортного комплекса; сравнительный анализ принятых в государствах законов о транспортной деятельности и проведение мер по их унификации; формирование унифицированной законодательной базы деятельности транспорта).

15 сентября 2004 года на заседании Совета глав правительств в Астане была принята Концепция согласованной транспортной политики государств-членов СНГ до 2010 года, согласно которой приоритетными направлениями деятельности стран-участниц Содружества являются:

- гармонизация транспортного законодательства государств-участников СНГ на основе международных стандартов;
- сотрудничество и взаимодействие между различными видами транспорта при осуществлении международных перевозок;
- совершенствование тарифной политики;
- развитие транспортной логистики;
- эффективное использование транзитного потенциала транспортных систем;
- разработка и внедрение механизмов совместного инвестирования в развитие узловых объектов инфраструктуры международных транспортных коридоров;
- проведение согласованной политики по обеспечению безопасности на транспорте и охране окружающей среды (Исполнительный комитет СНГ 2004).

Таким образом, СНГ ставит перед собой практически идентичные «евразэсовским» секторным инициативам цели интеграции транспортных систем государств-участников, направленные на устранение физических и нефизических барьеров, являющихся существенным препятствием для реализации транзитно-транспортного потенциала. Данные приоритетные направления нашли свою материализацию в более позднем документе – Концепции дальнейшего развития СНГ, принятой теперь уже главами государств СНГ в октябре 2007 года в Душанбе, а также в Плане совместных мероприятий к этой Концепции, согласно которому страны-участницы Содружества предпримут следующие меры:

- формирование сети международных транспортных коридоров на пространстве СНГ;
- повышение эффективности тарифной политики и устранение влияния на национальном уровне фискально-административных барьеров при осуществлении международных грузовых перевозок;
- повышение уровня взаимодействия между различными видами транспорта при транзитных перевозках.

Вопрос о том, насколько потенциально эффективными можно назвать интеграционные инициативы СНГ в сфере транспортной политики в разрезе их сравнения с практически аналогичными действиями его функционального «коллеги» – ЕврАзЭС, будет более подробно рассмотрен в заключительной части (6.4) настоящего раздела.

6.3. «ИНИЦИАТИВА 1520»



Рисунок 12. Основные железнодорожные магистрали с шириной колеи 1520 мм.

Источник: Официальный сайт Международного железнодорожного бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520» www.forum1520.ru

В мае 2006 года в г. Сочи по инициативе ОАО «РЖД» состоялся первый Международный железнодорожный бизнес-форум «Стратегическое партнерство 1520», посвященный вопросам интеграции интересов транспортных систем стран, имеющих железные дороги с шириной колеи 1520 мм, а это 17 стран (все бывшие республики СССР, а также страны, в прошлом находящиеся в «советском блоке» – прибалтийские государства, Финляндия, Монголия), с общей протяженностью железных дорог более 230 тыс. км. На 1 января 2009 года было проведено уже три подобных форума в России. Несмотря на то, что данная инициатива ОАО «РЖД» (что вполне логично, учитывая тот факт, что около 70% всех железных дорог с шириной колеи 1520 мм расположены именно на территории России) существует менее трех лет, проводимые форумы зарекомендовали себя в качестве уникальной дискуссионной площадки, притягивающей внимание сотен участников государственных структур и крупного бизнеса, работающих в железнодорожном секторе.

Программа форумов включает в себя проведение ряда круглых столов и панельных дискуссий, на которых обсуждаются многочисленные проблемы административного и технического характера, их экспертную оценку, а также возможные пути их решения. Помимо этого, форум традиционно является местом заключения множества коммерческих договоров между компаниями разных стран-участников. Следует также учесть, что география участников форума не ограничивается лишь представителями стран «пространства 1520» – учитывая инвестиционную привлекательность транспортной системы региона, а также колоссальную значимость развернутой сети железных дорог с шириной колеи 1520 мм в континентальном (материковом, межконтинентальном) масштабе, форумы посещают западноевропейские и азиатско-тихоокеанские делегации.

Кроме этого, были созданы два «локализованных» варианта общего для всех стран «пространства 1520», которые концентрируют свою деятельность на проблемах и перспективах развития субрегионов пространства – Балтийского региона и Центральной Азии. На последнем форуме в г. Астане, Казахстан (декабрь 2008 г.) ОАО «РЖД» и ОАО «КТЖ» подписали План совместных действий по основным направлениям сотрудничества двух компаний. Кроме этого, активно обсуждались возможности взаимного привлечения инвестиций на развитие транспортного машиностроения и логистической инфраструктуры.

6.4. ПЕРСПЕКТИВЫ ИНТЕГРАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ

Анализ инициатив по интеграции транспортных систем рассматриваемых стран показывает, что поступательные движения стран-участниц межгосударственных организаций наблюдаются в сторону укрепления интеграционных процессов в сфере транспортной и транзитной политики. Однако, по нашему мнению, в рамках ЕврАзЭС процесс преодоления вышеобозначенных проблем, стоящих перед странами региона на пути к реализации транзитного потенциала, характеризуется более высокой степенью эффективности, ввиду ряда объективных причин:

- Государства-члены ЕврАзЭС более однородны, тогда как страны СНГ характеризуются разным уровнем заинтересованности в формировании интеграционной политики, в частности, в сфере единой транспортной системы (ряд государств-участников СНГ являются лишь «номинальными» членами организации и не предпринимают никаких конкретных шагов в направлении дальнейшего развития тесных межгосударственных взаимоотношений). Приведем лишь один пример, свидетельствующий о недостаточной сбалансированности и скоординированности действий всех стран-участниц СНГ. На проходившем в Душанбе Совете глав государств Содружества в октябре 2007 года одобрили Концепцию о дальнейшем развитии СНГ, призванную стать катализатором во многом замороженных инициатив организации (которые во многом касаются и интеграционных действий стран-участниц в транспортной сфере), из 12 государств три (Азербайджан, Молдова и Украина) подписали договор с существенными оговорками, в большинстве своем освобождающими их от каких-либо обязательных действий, а еще две страны (Грузия и Туркменистан) не подписали его вовсе (Исполнительный комитет СНГ 2007).
- Таким образом, можно сделать вывод, что Советом по транспортной политике ИК ЕврАзЭС за период функционирования был предпринят ряд важных шагов по интеграции национальных транспортных систем рассматриваемых стран. При этом стоит отметить, что положительное воздействие той или иной организации на интеграционные процессы, в данном обзоре рассматривается через призму ее влияния на страны ЕврАзЭС; СНГ как организация, включающая в себя более 10 стран бывшего СССР, также сделала многое для их интеграции (и, по крайней мере, для предотвращения их дезинтеграции, что не менее важно).
- Создание Таможенного союза, являющееся одним из основных направлений деятельности ЕврАзЭС, олицетворяет наиболее действенный механизм ликвидации нефизических барьеров – обеспечению скорейшего прохождения грузов между странами-участниками ТС, унификации и сбалансированности тарифной и таможенной политики с третьими странами и т.д. Таким образом, для наиболее эффективной борьбы с барьерами, мешающими государствам-членам ЕврАзЭС реализовать свой транзитный потенциал, прежде всего, необходимо углубленное взаимодействие стран-участников Таможенного Союза (на данном этапе – России, Казахстана и Беларуси) в формировании интегрированной транспортной

системы и единой транзитной политики. Стоит отметить, что, по заверению Генерального секретаря ЕврАзЭС Таира Мансурова, все процедуры, направленные на формирование ТС, выполняются в намеченные сроки, и его создание в 2008–2010 годах «абсолютно реально» (Всероссийское движение за частный рынок, 2008).

- «Инициатива 1520» является естественной базой интеграции железнодорожных транспортных систем стран с шириной колеи 1520 мм, и проводимые бизнес-форумы (включая региональный форум в ЦА, целиком и полностью посвященные проблемам и перспективам развития железнодорожных сетей региона) зарекомендовали себя как действенный инструмент борьбы с физическими и нефизическими барьерами на железной дороге стран СНГ (и ЕврАзЭС, в частности).
- Наконец, двусторонние соглашения стран Сообщества, несмотря на некую консервативность и конвенциональность, всегда являлись (и являются до сих пор) эффективной базой интеграции государств. Двусторонние отношения представляют собой действенный инструмент достижения общих задач двух субъектов международного права, в случаях, когда поставленные задачи для совместного исполнения имеют практическую привлекательность только для этих государств. Нужно отметить, что даже в таких гомогенных интеграционных объединениях, как ЕврАзЭС, некие противоречия присутствуют. Важно заметить, что двусторонние соглашения внутри многосторонних организаций не противоречат самой идее «интеграционных объединений» – двусторонние и многосторонние соглашения взаимодополняют друг друга.

На наш взгляд, решение задач по интеграции транспортных систем России, Беларуси, Казахстана, Кыргызстана и Таджикистана на Евразийском континенте возможно на первом этапе путем решения задач внутренней интеграции транспортных систем государств-членов ЕврАзЭС. Без решения проблем внутри Сообщества в региональном масштабе интеграции не произойдет. Подчеркнем, что задача создания на пространстве ЕврАзЭС единого экономического пространства пока не решена.

Несмотря на то, что в рамках работы различных интеграционных объединений было достигнуто немало на пути к устранению целого спектра вышеописанных проблем, очевидно, что совместными усилиями предстоит устранить физические и нефизические барьеры. Кроме этого, государствам-членам ЕврАзЭС необходимо вести совместную, скоординированную инвестиционную политику, направленную на развитие и модернизацию транспортной инфраструктуры, отвечающую взаимным интересам всех стран Сообщества. Очевидно, что и в этом аспекте ситуация даже внутри организации не является аналогичной для всех участников – нужно понимать, что перспективы развития транзитного потенциала той или иной страны будут диктовать и масштабы инвестиционных средств, которые это государство вложит в совместные инфраструктурные проекты ЕврАзЭС. Также не стоит забывать и о разном уровне экономического развития и, соответственно, возможностей той или иной страны Сообщества (см. таблицу 7).

Государства-участники ЕврАзЭС	Количество реализуемых инвестиционных проектов	Ориентировочные затраты на реализацию проектов (\$ млрд)
Беларусь	4	1.5
Казахстан	5	8.7
Кыргызстан	2	0.42
Россия	56	40.52
Таджикистан	2	0.62
ВСЕГО:	69	51.76

Таблица 7. Участие государств-членов ЕврАзЭС в инвестиционных проектах по развитию транспортной инфраструктуры до 2020 года.

Источник: Интеграционный Комитет ЕврАзЭС

7. Быстрее, дешевле, больше: приоритеты в развитии МТК государств-членов ЕврАзЭС

Одной из основных целей настоящего обзора видится определение наиболее эффективных маршрутов международных транспортных коридоров стран Сообщества. Данная задача ставится в связи с тем, что строительство и модернизация транспортной инфраструктуры чрезвычайно капиталоемкое. Таким образом, представляется актуальным выделение приоритетных направлений развития в целях сосредоточения взаимных усилий стран региона на наиболее перспективных маршрутах прохождения транзитных потоков.

Индикаторами выбора приоритетных МТК для государств-членов ЕврАзЭС являются:

- **ФАКТОР ВРЕМЕНИ** – наиболее короткая дистанция от центров формирования грузов (Китай и ЮВА) до пункта назначения (города Западной Европы) и, следовательно, полноценное использование главного конкурентного преимущества сухопутного транспортного коридора – коротких сроков доставки. Как было сказано выше, скорость прохождения грузового состава по МТК напрямую зависит не только от технического состояния дорог, но еще и от количества погранпереходов, через которые транспортному средству приходится проходить на пути из точки А в точку Б.
- прохождение международного транспортного коридора по территории государств-членов Евразийского экономического сообщества, прежде всего государств-членов создаваемого Таможенного союза, что позволит значительно уменьшить (и в обозримом будущем ликвидировать) нефизические барьеры (прежде всего, последующее снижение тарифных ставок, что позволит в значительной степени понизить стоимость транзита через страны-участницы и, в конечном счете, повысит конкурентоспособность транзитных перевозок сухопутными евразийскими маршрутами), а также проводить совместную инвестиционную деятельность, направленную на плановое обновление транспортной инфраструктуры, а также развитие сервисно-логистических центров – **ДОСТИЖЕНИЕ ПОЛОЖИТЕЛЬНОГО ПО СУММЕ ИНТЕГРАЦИОННОГО ЭФФЕКТА.**

Исходя из вышеописанных критериев, наиболее приоритетными для скорейшего развития международными транзитными коридорами являются Северный коридор Трансазиатской железнодорожной магистрали (с дальнейшим выходом на Транссиб) и автомагистраль Западная Европа – Западный Китай протяженностью почти 10 000 км. Также, приоритетным является дальнейшее развитие МТК Север–Юг в качестве наиболее перспективного для ЕврАзЭС маршрута в Южную Азию.

Это отнюдь не означает, что альтернативные международные маршруты не имеют права на существование. Наличие наибольшего количества международных транспортных коридоров необходимо для дальнейшего развития транзитного потенциала региона и диверсификации и сбалансированности грузооборота в зависимости от пунктов отбытия и назначения.

Список литературы

Lakshmanan, T.R. (2001) *Integration of Transport and Trade Facilitation: Overview*. In: T.R. Lakshmanan (ed.) *Integration of Transport and Trade Facilitation: Selected Regional Case Studies*, Washington DC: the World Bank Group.

SPECA (2008) SPECA 13th Project Working Group Session. Презентация АО «КазТранссервис». Эл. версия http://www.unesco.org/trans/main/speca/docs/13th_presentationo8_r.pdf, по состоянию на 1 февраля 2009 года.

UN ESCAP (1996) *Trans-Asian Railway Route Requirements: Feasibility Study on Connecting Rail Networks of China, Kazakhstan, Mongolia, the Russian Federation and the Korean Peninsula*. N.-Y.: UN ESCAP.

UN ESCAP (2007) *Regional Shipping and Port Development. Container Traffic Forecast 2007 Update*. N.-Y.: UN ESCAP.

World Trade Organization (2008) *International Trade Statistics*. Geneva: WTO.

Винокуров Е. (2008) *Общий электроэнергетический рынок СНГ*. Отраслевой обзор №3. Алматы: ЕАБР. Октябрь. <http://www.eabr.org/rus/publications/AnalyticalReports/>, по состоянию на 1 февраля 2009 года.

Всероссийское движение за честный рынок (2008) *Создание Таможенного Союза ЕврАзЭС в 2008–2010 годах абсолютно реально*. 12 июня. Эл. версия <http://www.vdcr.ru/content/view/1032/249/>, по состоянию на 1 февраля 2009 года.

Евразийский транспортный союз (2003) Место и значение международного транспортного коридора «Север – Юг» в транспортном комплексе России. *Вестник Евразийского транспортного союза, выпуск №1* (8).

ЗАО «Т&С» (2008) 27 марта в Управлении Белорусской железной дороги состоялись переговоры руководителей железнодорожных администраций Беларуси и Польши по вопросу двустороннего сотрудничества. 31 марта. Эл. версия <http://www.tc.by/exhibitions/Transport/news/63.html>, по состоянию на 1 февраля 2009 года.

Интеграционный Комитет ЕврАзЭС (2008) *Итоговые материалы 15-го заседания Совета по транспортной политике при Интеграционном Комитете ЕврАзЭС*. 2 декабря.

Интеграционный Комитет ЕврАзЭС (2009) *Положение о Совете по транспортной политике ЕврАзЭС*. Эл. версия <http://www.evrases.com/ru/main/inforpage/58/>, по состоянию на 1 февраля 2009 года.

Исполнительный комитет СНГ (2004) *О Концепции согласованной транспортной политики государств-участников СНГ*. Эл. версия <http://www.cis.minsk.by/webnpa/text.aspx?RN=N90400093>, по состоянию на 1 февраля 2009 года.

Исполнительный комитет СНГ (2007) *О концепции дальнейшего развития стран СНГ*. Эл. версия <http://www.cis.minsk.by/webnpa/text.aspx?RN=N90700503#косер>, по состоянию на 1 февраля 2009 года.

Министерство Транспорта РФ (2002) *О мерах по развитию инфраструктуры и обеспечению функционирования международного транспортного коридора «Север–Юг» (справка)*. 22 октября. Эл. версия http://www.mintrans.ru/prensa/Kolleg_0205su.htm, по состоянию на 1 февраля 2009 года.

Министерство Транспорта РФ (2005) *Транспортная Стратегия Российской Федерации до 2020 года. 12 мая*. Эл. версия www.mintrans.ru/prensa/Trans_Strateg_12052005.doc, по состоянию на 1 февраля 2009 года.

Министерство экономики и финансов Республики Кыргызстан (2007). *Стратегия развития Кыргызстана на 2007–2010 годы*. 19 апреля. Эл. версия <http://www.minfin.kg/modules/smartsection/item.php?itemid=709>, по состоянию на 1 февраля 2009 года.

Правительство Республики Беларусь (2005). *Программа социально-экономического развития Республики Беларусь на 2006–2010 годы*. Эл. версия <http://w3.main.gov.by/ministry/economy.nsf/00000000000000000000000000000000/686d98a674831210c225718d00361cb9?OpenDocument> по состоянию на 1 февраля 2009 года.

Правительство Республики Казахстан (2006). *Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2015 года*. Апрель. Эл. версия ru.government.kz/docs/transportstrat.doc, по состоянию на 1 февраля 2009 года.

Правительство Республики Таджикистан (2004). *Стратегия экономического развития Таджикистана до 2015 года*. 1 марта. Эл. версия <http://www.tajik-gateway.org/index.phtml?lang=ru&id=4271>, по состоянию на 1 февраля 2009 года.

Правительство Российской Федерации (2008). *Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года*. 22 ноября. Эл. версия www.mintrans.ru/prensa/TransStrateg_VV.htm, по состоянию на 1 февраля 2009 года.

Стратегическое партнерство 1520 (2008) *Международный железнодорожный бизнес-форум «Стратегическое партнерство 1520» О проекте*. Эл. версия <http://forum1520.ru/about/>, по состоянию на 1 февраля 2009 года.

Ташимов Т. (2007) Запад – Китай – Транзит. *Эксперт Казахстан*, 05 февраля, №5 (107).

Транссиб наращивает объемы (2008). *РЖД-Партнер*. 12 ноября. Эл. версия <http://rzd-partner.ru/news/2008/11/12/333420-print.html>, по состоянию на 1 февраля 2009 года.

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. 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 третьем квартале 2008 года.

АЛЬМАНАХ «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 будут дополнены хроникой региональной интеграции за прошедший год. Альманах поможет сделать доступными мировому сообществу лучшие статьи, опубликованные на русском языке. Помимо статей, опубликованных в журнале «Евразийская экономическая интеграция», к публикации также принимаются статьи на русском или английском языке, специально написанные для ежегодника.

ТРЕБОВАНИЯ К РУКОПИСЯМ

Статьи принимаются по электронной почте: editor@eabr.org. Объем статьи строго не ограничивается, но редакция рекомендует авторам подготовку статей «стандартного» академического размера: 6-8 тыс. слов или 30-40 тыс. знаков. Помимо основного текста обязательно предоставление кратких биографических сведений об авторе (авторах) (100-150 слов); резюме статьи (100-150 знаков) и списка использованной литературы. Данные материалы должны прилагаться в отдельном файле.

ОТРАСЛЕВЫЕ ОБЗОРЫ

Опубликованы и распространяются следующие отраслевые обзоры:

- Атомно-энергетические комплексы России и Казахстана: перспективы развития и сотрудничества.
- Водно-энергетические ресурсы Центральной Азии: проблемы использования и освоения
- Общий электроэнергетический рынок СНГ
- Экологические аспекты инвестиционной политики Евразийского банка развития.
- Международные транспортные коридоры ЕврАзЭС: быстрее, дешевле, больше.

<http://www.eabr.org/rus/publications/AnalyticalReports/>

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 региона;
- аналитические обзоры финансовых рынков стран региона;
- экономический и правовой анализ интеграционных соглашений и структур на постсоветском пространстве;
- вопросы деятельности банков развития в странах региона и развития сотрудничества с ними;
- оценка эффективности и перспектив реализации инвестиционных проектов.

КОНТАКТЫ

Ясинский Владимир Адольфович
Начальник Аналитического управления,
член правления ЕАБР
Электронная почта: yasinskiy_va@eabr.org
Телефон: +7 (727) 2446875

Винокуров Евгений Юрьевич
д. э. н., начальник отдела экономического анализа
и консалтинга
Электронная почта: vinokurov_ey@eabr.org
Телефон: +7 (727) 2444044, доб. 6146

