

УДК 339.9

АНАЛИЗ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В ЕАЭС

Матвиенко Ю.Е.

ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный экономический университет»
(191023, Россия, г. Санкт-Петербург, Садовая ул., д. 21), e-mail:
julja_matvienko@rambler.ru

Аннотация: Интеграция на уровне отдельных компаний, а также на уровне стран является неотъемлемой частью современной международной экономической системы. Путем создания интеграционных объединений формируются особые условия для перемещения товаров, услуг, ресурсов. Поэтому развитая транспортная инфраструктура будет способствовать успешному товарообмену между странами, что благоприятно отразится на социально-экономическом статусе страны. Для реализации взаимной торговли между участниками интеграции важно наличие транспортных коридоров с хорошо развитой инфраструктурой. Особая роль в формировании транспортных коридоров принадлежит железнодорожному транспорту. Роль железнодорожного транспорта в рамках Евразийского экономического союза несомненно растет и ее можно оценивать с экономического и социального аспекта: взаимные товарные потоки, мобильность населения, доступность территорий. В работе рассмотрены тенденции развития транспортной инфраструктуры на примере железнодорожного транспорта в Евразийском экономическом союзе. В статье показано место железнодорожного транспорта в общем объеме перевозок. Рассмотрены тенденции развития и основные направления инвестиций в сфере железнодорожной инфраструктуры по странам Евразийского экономического союза. Особое внимание в статье уделено выявленной тенденции развития двусторонних проектов стран участниц Евразийского экономического союза с Китаем.

Ключевые слова: Евразийский экономический союз, транспортная инфраструктура, железнодорожный транспорт.

UDC 339.9

ANALYSIS OF DEVELOPMENT OF RAILWAY TRANSPORT IN THE EAEU

Matvienko Y.E.

Saint Petersburg State University of Economics (21, Sadovaya st., St. Petersburg, Russia, 191023), e-mail: julja_matvienko@rambler.ru

Abstract: Integration at the level of individual companies, as well as at the country level, is an integral part of the modern international economic system. By creating integration associations, special conditions are created for the movement of goods, services, and resources. Therefore, a developed transport infrastructure will contribute to the successful exchange of goods between countries, which will favorably affect the country's socio-economic status. For the implementation of mutual trade between the participants of the integration, it is important to have transport corridors with a well-developed infrastructure. A special role in the formation of transport corridors belongs to the railway transport. The role of rail transport in the framework of the Eurasian Economic Union is undoubtedly growing and can be assessed from the economic and social aspect: mutual commodity flows, population mobility, accessibility of territories. The article considers the development trends of transport infrastructure on the example of rail transport in the Eurasian Economic Union. The article shows the place of rail transport in the total volume of traffic. The development trends and the main directions of investment in the field of railway infrastructure in the countries of the Eurasian Economic Union are considered. Particular attention is paid to the identified trends in the development of bilateral projects of the countries participating in the Eurasian Economic Union with China.

Keywords: Eurasian Economic Union, transport infrastructure, railway transport

Международная экономическая интеграция — процесс постепенного сближения экономик двух и более стран в результате снятия барьеров на пути движения товаров, услуг и факторов производства (включая информацию) [7]. Существуют различные барьеры на

пути движения товаров, услуг и факторов производства: экономические, технические и технологические. Развитие транспортной инфраструктуры в рамках международного интеграционного объединения способствует:

1) ослаблению экономических барьеров (снижению себестоимости транспортировки грузов);

2) устранению технических барьеров, а именно: расширению способов транспортировки, снижению временных затрат и повышению эффективности логистических процессов как для торговли, так и для производства.

В рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС) ведется активная работа по сближению транспортных систем стран-участниц. Особые успехи были достигнуты в сфере железнодорожного транспорта.

Роль железнодорожного транспорта в рамках ЕАЭС несомненно растет и ее можно оценивать с экономического и социального аспекта. С одной стороны, железнодорожные системы Союза обеспечивают трансконтинентальные связи с Европой и Азией, что ведёт к росту взаимных товарных потоков. С другой стороны, роль железнодорожного транспорта важна с точки зрения мобильности населения и доступности территорий.

Тенденции развития железнодорожной инфраструктуры ЕАЭС

В докладе Евразийской Экономической Комиссии (ЕЭК) «Барьеры, изъятия и ограничения Евразийского экономического союза» в разделе «Регулирование в сфере транспорта» обозначается, что в отношении стандартизации услуг железнодорожного транспорта барьеров не существует [5].

В отношении железнодорожного транспорта между странами ЕАЭС был достигнут ряд договоренностей. Например, унифицированы тарифы на услуги железнодорожного транспорта, сформированы условия применения тарифов при транзитных перевозках.

Также важным моментом является тот факт, что еще в период СССР были построены железнодорожные полотна по стандарту, согласно которому ширина колеи составляет 1520 мм. Такая стандартизация значительно упрощает использование подвижных составов на территории ЕАЭС и является дополнительным элементом национальной безопасности. Интересно отметить, что на территории Китая используются другие единые стандарты ширины железнодорожного полотна (на 8,5 см уже). Несмотря на данное различие Китай и ОАО «РЖД» подписали несколько соглашений о развитии инвестиционных проектов по строительству Шелкового пути [6].

Для оценки роли взаимовлияния услуг железнодорожного транспорта и взаимной торговли между странами ЕАЭС, были сопоставлены объемы взаимной торговли с динамикой грузовых и пассажирских перевозок железнодорожным транспортом. Результаты

представлены в виде графика (рисунок 1).

Анализ статистических данных деятельности ЕАЭС показал, что объемы взаимной торговли между странами-участниками и динамика перевозок грузов и пассажиров находится в тесной зависимости. В структуре взаимной торговли большую долю занимают минеральные продукты, а также машины и оборудование, транспортировка которых в условиях существующих барьеров возможна только железнодорожным транспортом. Под барьерами понимается ограниченность использования морского и воздушного транспорта — использование морского транспорта ограничено географическими особенностями стран-участниц Союза, а использование воздушного транспорта возможно лишь при перевозке оборудования (отсутствуют специализированные самолеты для перевозки минеральных продуктов). На отрицательную динамику данных показателей (в 2014 году) оказал значительный рост курса доллара, а также введение санкций в отношении России.

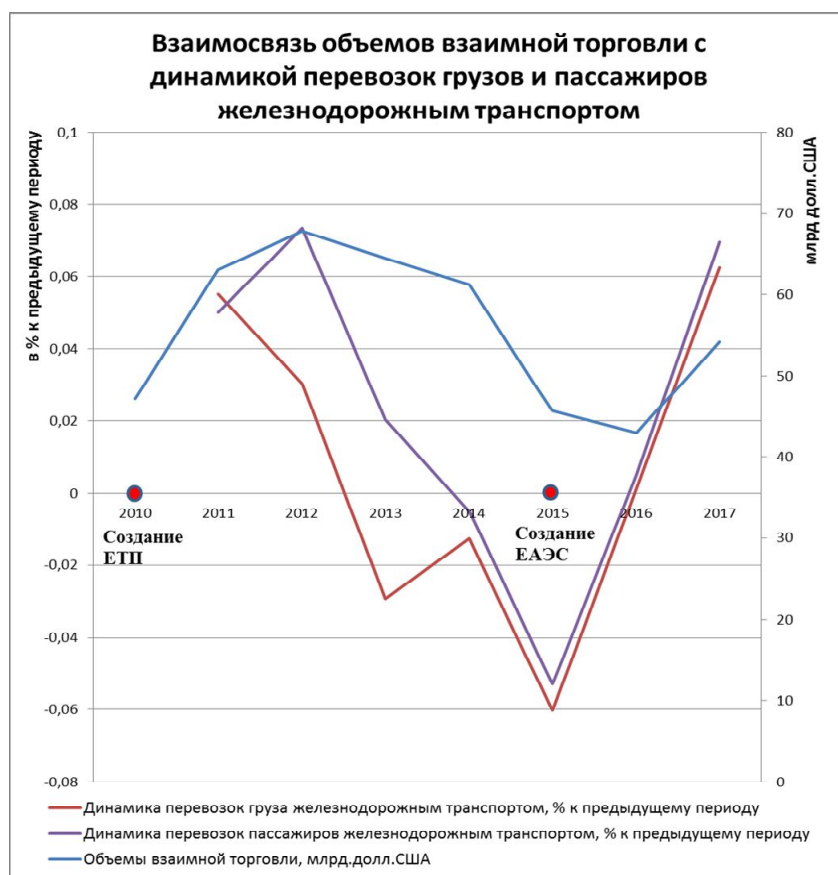


Рис. 1 – Взаимосвязь объемов взаимной торговли с динамикой перевозок грузов и пассажиров железнодорожным транспортом

Для наращивания объемов взаимной торговли необходимо развивать железнодорожную сеть стран-участниц. Это осуществляется в рамках реализации инвестиционных и инновационных проектов по созданию и развитию железнодорожных коридоров, объектов железнодорожной инфраструктуры. Так российской компанией ОАО «РЖД» за 2017 год на реализацию инвестиционных проектов было потрачено 479,5 млрд. руб. (8,2 млрд. долл.).

Одним из значимых и перспективных проектов является строительство высокоскоростной магистрали (ВСМ) «Москва – Казань». Данная магистраль станет первым участком нового транзитного коридора «Евразия». В среднесрочной перспективе предполагается ее продление до Екатеринбурга, а в более отдаленной – до Пекина на востоке и Берлина на западе[4].

В сфере железнодорожного транспорта нельзя абстрагироваться от государственного участия и говорить только о частных инвестициях в развитие железной дороги и транспорта, так как большинство компаний уже в своем составе имеют государство в качестве одного из акционеров. Все железнодорожные компании на территории ЕАЭС являются естественными монополиями (таблица 1).

Таблица 1 – Железнодорожные компании стран ЕАЭС

Республика Армения	ЗАО «ЮКЖД»	100% дочерняя компания ОАО «Российские железные дороги»
Республика Беларусь	Государственное объединение «Белорусская железная дорога»	Находится в подчинении Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь
Республика Казахстан	АО «Национальная компания «Казахстан темир жолы»	Единственным акционером является АО «ФНБ «Самрук-Қазына» — фонд, единственным акционером которого является Правительство Республики Казахстан
Республика Кыргызстан	Государственное предприятие «Национальная компания «Кыргыз темир жолу»	Указом и.о. Президента Кыргызской Республики Х 187 от 24 мая 2005 года Управление Кыргызской железной дороги (УКЖД) переименовано в Государственное предприятие «Национальная компания «Кыргыз темир жолу»
Российская Федерация	ОАО «Российские железные дороги»	Единственным акционером является Российская Федерация. От имени Российской Федерации полномочия акционера осуществляет Правительство РФ

В деятельность данных компаний включена эксплуатация и поддержание железнодорожной инфраструктуры, оказание услуг населению и бизнесу.

Важно отметить, что в России на инфраструктуру железнодорожного транспорта в сравнении с другими типами инфраструктур выделяется небольшая доля средств. На ближайший период (2018-2020 годы) эта доля составляет около 6-7% от общего объема инвестиций. Это объясняется тем, что основа железнодорожной системы России была заложена еще в период СССР. Большинство железнодорожных путей, построенных в период СССР, функционируют на сегодняшний день.

Для России наиболее перспективными являются проекты, в которых интересы

российского бизнеса совпадают с интересами Китая в рамках проекта «ЭПШП» («Экономический пояс Шелкового пути»), как инициатора и ключевого инвестора проекта. Прежде всего, Россия заинтересована в создании современных транспортных коридоров на своей территории, в масштабах ЕАЭС и в рамках всего евразийского региона. В 2017 году между Российскими и Китайскими железными дорогами было подписано соглашение об электронном обмене данными.

ОАО «РЖД» является крупным инвестором по реконструкции и развитию железнодорожной инфраструктуры в Армении (на концессионных условиях). Согласно концессионному договору от 13 февраля 2008 года железнодорожная система Армении передана в ведение ЗАО «ЮКЖД» — дочерней компании ОАО «РЖД». Договор предусмотрен более чем на 30 лет и в рамках его действия предусмотрены финансовые вложения в размере около 15 млрд. рублей (по состоянию на 2008 год). Выделенные средства должны обеспечить модернизацию инфраструктуры и обновление парка подвижного состава. Фактически в 2008-2017 г. уже инвестировано 260 млн. долларов, что составляет 63% от общего объема инвестиций[8]. Также ЗАО «ЮКЖД» проводится большая работа по привлечению пассажиров, в частности, в международном сообщении. Внедрена автоматизированная система продажи билетов на международные поезда «Орион», благодаря которой время оформления одного билета было сокращено с 10 до 2 минут. Это позволило избежать очередей в билетных кассах, увеличив продажи билетов на треть.

ЗАО «ЮКЖД» активно работает на рынке грузовых перевозок Армении, постепенно укрепляя позиции на рынке транспортных услуг и расширяя географию международных перевозок. В настоящее время Компания осуществляет их в 75 стран мира. Проводимая Компанией политика по модернизации инфраструктуры положительно сказалась на эффективности эксплуатационной работы железной дороги. Так, транзитное время доставки груза сокращено более чем в 2 раза, время простоя под одной грузовой операцией - в 3 раза, средний вес поезда увеличился более чем на треть.

В 2016 году была осуществлена первая мультимодальная перевозка грузовых контейнеров из Европы в Иран по территории Армении с использованием железнодорожной инфраструктуры.

Для Белорусской железной дороги приоритетным направлением деятельности является сотрудничество с международными транспортными организациями и железнодорожными компаниями[7]. Совместно с Российскими и Казахстанскими железными дорогами создано и функционирует акционерное общество «Объединенная транспортно-логистическая компания — Евразийский железнодорожный альянс» (АО «ОТЛК ЕРА»), деятельность которого направлена на организацию и развитие контейнерных

перевозок в направлении Китай—Европа—Китай в рамках реализуемой концепции «Экономического пояса Шелкового пути».

На инвестиционную деятельность Белорусской железной дорогой за 2017 год было выделено 389,4 млн. белорусских рублей (201,5 млн.долл.) [3].

В рамках этой концепции сообщение Китай-Европа-Китай выделено как приоритетное в развитии контейнерных грузовых перевозок. Делегация Белорусской железной дороги приняла участие в церемонии отправления первого поезда ChinaRailwayExpress по маршруту Шэньчжэнь–Минск (Колядичи). Создание транспортно-логистического хаба на базе Транспортно-логистического центра Колядичи позволит организовать процесс обработки контейнерных потоков из Китая с последующим отправлением в страны Европы, Балтии и Скандинавии. Также в апреле 2017 года в г. Минске подписано Соглашение между железными дорогами Китая, Беларуси, Германии, Казахстана, Монголии, Польши и России об углублении сотрудничества по организации контейнерных поездов в сообщении Китай–Европа.

Объем транзитных перевозок, осуществленных Белорусской железной дорогой в сообщении Китай – Европейский союз (ЕС) – Китай увеличен в 2017 году в 1,8 раза, перевезено порядка 257,1 тыс. контейнеров в ДФЭ (двадцатифутовый эквивалент) (рисунок 2).



Рис. 2 – Транзитные контейнерные перевозки по сухопутному маршруту в сообщении ЕС — Китай — ЕС[3]

В 2017 году большой объем транзитных перевозок был выполнен железной дорогой Республики Беларусь в направлении КНР-ЕС и составил 160,2 тыс. ДФЭ, что выше уровня прошлого периода в 1,7 раз. Рост перевозок в направлении ЕС-Китай в сравнении с 2016 годом составил 1,9 раз с объемом 96,9 тыс.ДФЭ.

В 2017 году железнодорожной компанией Казахстана (АО «НК «ҚТЖ») на развитие железнодорожной инфраструктуры, обновление подвижного состава были направлены инвестиции в сумме 256 млрд. тенге (785,3 млн.долл.). В 2018 году на развитие

железнодорожной инфраструктуры, обновление подвижного состава выделены инвестиции в размере 361 млрд. тенге(1,1 млрд.долл.) [2].

2018 год стал важным для компании в части наращивания транзитного потенциала с Китаем:

1) через станцию Достык проследовал первый контейнерный поезд из Китая в Великобританию;

2) АО «KTZ Express» (дочерняя компания АО «НК «КТЖ») совместно с компаниями «RTSB GmbH», «Белинтертранс–Германия» и «Euro-BRICS» запущен первый рефрижераторный контейнерный поезд по маршруту Херне (Германия)- Ланчжоу (КНР);

3) через территорию Казахстана проследовал первый контейнерный поезд из Великобритании в Китай по маршруту Лондон – Иу.

4) в рамках Форума международного сотрудничества «Один пояс - один путь» в Пекине АО «НК «КТЖ» подписало Инвестиционное соглашение с корпорацией COSCO Shipping и Порт Ляньюнган о совместном развитии СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота».

5) с участием Президента Республики Казахстан Нурсултана Назарбаева и Председателя КНР Си Цзиньпина состоялся телемост «Казахстан – Китай – Транзитный мост Евразии». В ходе телемоста Главы государств дали старт новому контейнерному сервису на Евразийском пространстве – из казахстанско-китайского терминала Ляньюньган с одной стороны, и Сухого порта СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота» - с другой.

Строительство и разработка новых железнодорожных маршрутов – это цель Кыргызской Республики в области развития железнодорожного транспорта региона и реальный шаг на пути поэтапного повышения конкурентоспособности транспортного комплекса Кыргызстана. На территории Кыргызстана реализуется проект строительства железнодорожных полотен по маршруту «Китай – Кыргызстан – Узбекистан». Этот проект является крупнейшим проектом транспортной отрасли республики. Осуществление проекта позволит реализовать транзитный потенциал республики, а также соединит Кыргызстан со странами Юго-Восточной и Западной Азии. Основной задачей реализации проекта является организация железнодорожного сообщения между Китаем, Кыргызстаном и Узбекистаном. Железная дорога по данному маршруту не только создаст южный коридор Второго континентального транспортного моста, но и позволит открыть новые рынки сбыта продукции для отечественных производителей. Предварительная стоимость строительства железнодорожной магистрали по территории Кыргызстана оценивается в 1 миллиард 350 миллионов долларов США. Поскольку у Киргизии нет собственных источников финансирования данной магистрали, предполагается, что строительство будет инвестировать КНР[9].

Заключение

Рассмотренные выше тенденции позволяют отметить, что на сегодняшний день реализация инфраструктурных проектов на железной дороге странами ЕАЭС не обходится без участия КНР. Это связано с подписанием главами России и Китая в 2015 году соглашения о сопряжении ЕАЭС и экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП). Реализация проектов ЕАЭС в рамках ЭПШП позволит осуществить: 1) переключение части транзита с моря на сушу, что позволит ЕАЭС стать связующим звеном между товарообменом между Китаем и Европой; 2) развитие логистики для экономик стран ЕАЭС и их регионов.

Список используемых источников

1. Годовой отчет АО «НК «Казахстан темир жолы» за 2017 год
https://www.railways.kz/reports/2017/?page_id=1940
2. Годовой отчет ГО «Белорусская железная дорога» за 2017 год [Электронный ресурс]. — Режим доступа: https://www.rw.by/uploads/userfiles/files/annual_report_2017.pdf (дата обращения: 06.11.2018)
3. Годовой отчет ОАО «РЖД» за 2017год [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://ar2017.rzd.ru/ru/results-review/investment> (дата обращения: 10.10.2018)
4. Доклад ЕЭК «Барьеры, изъятия и ограничения Евразийского экономического союза», 2017 [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://eec.eaeunion.org/ru/Documents> (дата обращения: 05.04.2018)
5. Международная деятельность //Официальный сайт ОАО «РЖД» [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://ar2016.rzd.ru/ru/operating-results/international-engineering/international-activities> (дата обращения: 15.03.2018)
6. Международные экономические отношения: учебник/ А.К.Бондарев, С.М.Дроздов [и др.]; под ред. А.И. Евдокимова. — 2-е изд., перераб. и доп. — Москва: Проспект, 2011. — 656с.
7. Официальный сайт ГО «Белорусская железная дорога» [Электронный ресурс]. — Режим доступа: https://www.rw.by/corporate/belarusian_railway/international_activities/ (дата обращения: 10.11.2018)
8. Официальный сайт ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» [Электронный ресурс]. — Режим доступа: http://www.ukzhd.am/ru_about_company.html (дата обращения: 06.11.2018)
9. ТЭО строительства ж/д Китай-Кыргызстан-Узбекистан//Китай и Узбекистан дружба навеки [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://china-uz-friendship.com/?p=669> (дата обращения: 20.11.2018)