

## Развитие международного железнодорожного транзита России и Латвии при перевозках грузов из стран Средней Азии и Китая

**К.В. Холопов,**  
доктор экономических наук, профессор,  
Всероссийская академия внешней торговли, кафедра технологии  
внешнеторговых сделок - зав. кафедрой;  
**Д. Панова (Латвия),**  
Всероссийская академия внешней торговли, факультет  
экономистов-международников – Магистрант

УДК 656 + 338.47  
ББК 39 + 65.37  
Х-736

### Аннотация

Рассматриваются транзитные транспортные системы России и Латвии. Анализируется современное состояние международных транзитных перевозок на Российских железных дорогах по направлениям перевозок и родам грузов. Оценивается уровень международных перевозок по экспортным и импортным направлениям в страны Средней Азии, Монголию и Китай через территорию России. Рассматривается проект создания нового международного транспортного коридора «Латвия – Россия – Средняя Азия – Китай». Указаны экономические интересы всех заинтересованных сторон, включая Россию, Латвию и Китай. Определены возможные преимущества создания нового трансконтинентального сухопутного маршрута. Оценены перспективы Российско-Латвийского транспортного сотрудничества в области взаимного увеличения объёмов экспорта транспортных услуг при использовании железнодорожного транспорта.

**Ключевые слова:** российский экспорт транспортных услуг, международные железнодорожные перевозки грузов, перевозки грузов международного транзита, международный транспортный коридор «Латвия – Россия – Средняя Азия – Китай», международные железнодорожные перевозки грузов, Латвия, Китай, транзит, территория России.

### The development of international railway transit of Russia and Latvia in the context of freight transportation from the Central Asia and China

**K. V. Kholopov,**  
Doctor of Economic Sciences, Professor, Russian Foreign Trade Academy,  
Department of foreign trade and international transactions - Head of the Department;  
**D. Panova (Latvia),**  
Russian Foreign Trade Academy, Faculty of international economists,  
Master's degree student

### Abstract

The Russian and Latvian transit transport systems are examined in this article. The authors analyze the current state of international transit traffic on the Russian railways based on the directions of transportation and the type of cargo. The level of international freight transport according to the export and import flows to Central Asia, Mongolia and China through Russia's territory is also investigated in the present article. Moreover, the authors examine the project of forming new international transport corridor «Latvia – Russia – Central Asia – China». Economic interests of the concerned parties, including Russia, Latvia and China, are also stated in the article. The authors define possible advantages of forming new transcontinental overland route, as well as they evaluate the prospects of Russian-Latvian transport cooperation in the area of mutual increase in the exports of transport services by using railway transport.

**Keywords:** Russian exports of transport services, international railway transport of goods, international transit of goods, international transport corridor «Latvia – Russia – Central Asia – China», international railway transport of goods, Latvia, China, transit, Russia.

Активное развитие железнодорожного сообщения между странами Средней Азии, Китаем и европейскими государствами открывает для России и Латвии новые возможности сотрудничества и развития международного транзита. Как для России, так и для Латвии, сфера международного транзита занимает особое место в хозяйственной деятельности страны.

Удельный вес железнодорожного транспорта в России в общем грузообороте страны в 2014 году составил 45,3%. Кроме того, согласно данным Министерства транспорта России деятельность железнодорожного транспорта обеспечивает 30,4% налоговых поступлений.<sup>1</sup> В Латвии, в свою очередь, вклад транспортной деятельности в ВВП страны ежегодно составляет около 10%. Поскольку объемы внешнеторговых перевозок Латвии незначительны, то функционирование транспортной системы Латвии направлено исключительно на обслуживание транзитных грузопотоков и иные формы экспорта транспортных услуг. В 2015 году 87% объёма железнодорожных перевозок Латвии были транзитными. При этом транзит главным образом осуществляется через латвийские международные морские порты.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Транспорт в цифрах//Официальный сайт Министерства транспорта РФ. URL: [www.mintrans.ru/activity/detail.php?SECTION\\_ID=2478](http://www.mintrans.ru/activity/detail.php?SECTION_ID=2478) (дата обращения: 24.12.2016).

<sup>2</sup> Характеристика транзитной отрасли//Официальный сайт Министерства сообщения Латвийской Республики. URL: [www.sam.gov.lv/sm/content/?cat=112](http://www.sam.gov.lv/sm/content/?cat=112) (дата обращения: 05.02.2017)



В России на транзитные перевозки, то есть на сообщения, не относящиеся к перевозкам грузов национальной внешней торговли, приходится меньше 2% объёма грузовых железнодорожных перевозок. При этом за последние 3 года объёмы транзитных перевозок Российских железных дорог неуклонно из года в год сокращались. Если в 2014 году по территории России транзитом было перевезено 23,9 млн тонн, то к концу 2015 года объёмы транзита сократились на 14,8%, а в 2016 году еще на 8,9% и равнялись 18,5 млн тоннам.<sup>3</sup>

В структуре транзитных перевозок преобладают грузы первого тарифного класса<sup>4</sup>, так называемые низкодоходные грузы. К группе низкодоходных грузов относятся: каменный уголь, лесные грузы (балансы, древесина), минерально-строительные грузы, различные виды руды, ферросплавы и кокс каменноугольный. В группу высокодоходных грузов входят грузы второго и третьего тарифных классов, а именно нефть, нефтепродукты и удобрения. За три года объёмы транзитных перевозок нефти и нефтепродуктов значительно сократились с 8,1 млн тонн в 2014 году до 5,6 млн тонн в 2016 году. Общее уменьшение составило 31%. Однако объёмы перевозок удобрений увеличились на 25,7% в 2016 году, после падения на 32,4% в 2015 году. Заметно сократились объёмы перевозок низкодоходных грузов. По сравнению с 2015 годом в 2016 году объёмы перевозок каменного угля упали на 22%, черных металлов – на 33%, а объёмы перевозок кокса уменьшились почти в 4,5 раза (см. таблица 1).

Таблица 1

**Объём транзитных перевозок России по видам грузов с 2014 год по 2016 год,**  
в тыс. тоннах

<i>Наименование груза</i>	<i>2014</i>	<i>2015</i>	<i>2016</i>
Всего, в том числе:	23905.83	20365.93	18549.36
- нефтяные грузы	8160.70	6596.78	5608.49
- уголь каменный	4304.63	4985.47	3889.91
- хлебные грузы	1252.65	579.77	596.05
- черные металлы	1056.71	1003.25	1335.94
- лесные грузы	536.50	299.55	280.64
- минерально-строительные грузы	491.88	470.20	409.06
- удобрения	284.64	192.35	241.79
- различные руды	61.65	118.76	42.70

<sup>3</sup> Динамика изменений объёмов грузовых перевозок//CARGO-REPORT.INFO: специализированный портал по грузовым железнодорожным перевозкам. URL: [www.cargo-report.info/stat/year/](http://www.cargo-report.info/stat/year/) (дата обращения: 24.12.2016)

<sup>4</sup> Здесь грузы классифицируются в соответствии с принципами ценообразования на перевозки, принятыми на Российских железных дорогах, то есть по Прейскуранту №10-01, хотя транзитные железнодорожные тарифы формируются Минтрансом России по иному принципу.

<i>Наименование груза</i>	<i>2014</i>	<i>2015</i>	<i>2016</i>
- кокс каменноугольный	20.14	3.61	0.82
- остальные грузы	7736.34	6116.21	6143.98

**Источник:** Структура транзитных перевозок// CARGO-REPORT.INFO: специализированный портал по грузовым железнодорожным перевозкам. URL: [www.cargo-report.info/stat/transit-country/](http://www.cargo-report.info/stat/transit-country/)

Сфера железнодорожного транзита в России основывается, главным образом, на перевозках грузов в контейнерах, в большинстве своём, в 20-и и 40-а футовых контейнерах. Большая часть транзитного грузооборота формируется за счет перевозок между Китаем, а также странами Средней Азии, с одной стороны, и странами Центральной и Западной Европы, с другой стороны. Железнодорожные перевозки из стран Азии в Европу осуществляются, главным образом, из северных провинций Китая, транзитом через Казахстан или Монголию, а также транзитом через Россию, Польшу или Латвию. Можно утверждать, что после России транзитные грузопотоки формируются (распределяются) по двум основным направлениям – через Белоруссию и Польшу (в Польшу) в прямом международном железнодорожном сообщении или через порты Латвии. На сегодняшний день именно Германия и Польша являются основными европейскими странами-получателями грузов из Китая и Монголии, а также из стран Средней Азии (Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана, Туркмении, Узбекистана).

Если рассматривать исключительно перевозки в коридоре «Латвия – Россия – Средняя Азия – Китай», то объем транзитных перевозок через территорию России в конце 2014 года составил 728,3 тыс. тонн. В 2015 году транзит сократился на 50,2% и равнялся 362,7 тыс. тонн, а в 2016 году уменьшился еще на 32,1% до 246,3 тыс. тонн. Транзитные грузовые перевозки, осуществляемые в рамках коридора «Латвия – Россия – Средняя Азия – Китай», в 2014 году составляли 3,0% от общего объема российского международного транзита России, а в 2016 году – всего лишь 1,3%.

В рамках международного транспортного коридора «Латвия – Россия – Средняя Азия – Китай» преобладают перевозки по направлению из Латвии в страны Средней Азии. В 2016 году железнодорожные перевозки из Латвии, через территорию России в Среднюю Азию составили 72,4% от общего объема железнодорожных перевозок в рассматриваемом транспортном коридоре. В основном перевозки осуществляются в Казахстан и Узбекистан. В 2016 году 51,5% объёма железнодорожных перевозок было реализовано из Латвии в Казахстан, а 38,0% из Латвии в Узбекистан. В целом, перевозки в регион Средней Азии в 2016 году сократились: в Казахстан – на 30,0%, в Кыргызстан – на 52,6%, в Таджикистан – на 48,3%, в Туркмению – на 50,7% и в Узбекистан – на 27,7%. В 2016 году в 2 раза выросли объемы грузопотоков из Латвии в Монголию (см. таблицу 2).



Таблица 2

**Объемы российского железнодорожного транзита из Латвии в страны Средней Азии и Монголию, с 2014 года по 2016 год, в тыс. тонн**

Маршрут перевозки:	2014	2015	2016
Латвия - Россия - Казахстан	61.412	130.63	91.934
Латвия - Россия - Кыргызстан	16.231	15.488	7.337
Латвия - Россия - Монголия	1.488	0.731	1.464
Латвия - Россия - Таджикистан	17.752	9.746	5.038
Латвия - Россия - Туркмения	5.641	9.924	4.894
Латвия - Россия - Узбекистан	108.048	93.655	67.695
Всего:	210.572	260.174	178.362

**Источник:** Структура транзитных перевозок// CARGO-REPORT.INFO: специализированный портал по грузовым железнодорожным перевозкам. URL: [www.cargo-report.info/stat/transit-country/](http://www.cargo-report.info/stat/transit-country/)

На сегодняшний день Монголия представляет, как для России, так и для Латвии значительный внешнеэкономический интерес. С одной стороны, сотрудничество с Монголией способствует развитию транспортной системы в Восточной части Сибирского Федерального округа России, а с другой стороны территория Монголии является выходом к Северо-Восточным провинциям Китая. Поэтому транспортная обеспеченность Монголии для России является возможностью увеличить объемы перевозок, как российских внешнеторговых грузов, так и грузов международного транзита. Монгольская сторона также заинтересована в вовлечении территории своей страны в трансасиатскую транспортную систему.<sup>5</sup> Поэтому в 2016 году правительством Монголии было принято решение не только модернизировать существующие ветки железных дорог, построенные при непосредственном участии Советского Союза ещё во второй половине сороковых годов прошлого века, но и построить новые ветки и участки железнодорожной магистрали, ориентированные на внешнеторговые и транзитные грузопотоки.

Объемы транзитных перевозок из региона Средней Азии и Монголии в западном направлении значительно меньше, чем в восточном направлении, и составляют 27,6% от общего объема железнодорожных перевозок в международном коридоре «Латвия – Россия – Средняя Азия – Китай». В данном направлении основными

<sup>5</sup> Железные дороги Монголии – это Акционерное общество «Улан-Баторская железная дорога» (АО УБЖД) с равными долями участников в уставном капитале для монгольской и российской стороны. В 2009 году Постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июня 2004 года №397 российский пакет акций АО УБЖД был передан Федеральным агентством железнодорожного транспорта России в управление ОАО «Российские железные дороги» (ОАО РЖД), в настоящее время ПАО РЖД.

странами партнерами также являются Казахстан и Узбекистан, на них приходится 93,3% железнодорожных перевозок из региона Средней Азии, через Россию, в Латвию. Остальные 6,7% перевозок осуществляются из Кыргызстана, Монголии, Таджикистана, Туркмении, Монголии и Китая. Стоит отметить, что в 2014 году, как и в 2015 году, перевозки из Китая в Латвию железнодорожным транспортом не осуществлялись. Однако в 2016 году из Китая через Россию в Латвию были организованы пробные поставки товаров железнодорожным транспортом, и в результате этого было перевезено 124,1 тыс. тонн реального груза (см. таблицу 3).

Таблица 3

**Объемы российского железнодорожного транзита из стран Азии в Латвию, с 2014 года по 2016 год, в тыс. тонн**

Маршрут перевозки:	2014	2015	2016
Казахстан - Россия - Латвия	466.697	81.106	39.732
Кыргызстан - Россия - Латвия	1.33	0.507	0.79
Китай - Россия - Латвия	-	-	1.241
Монголия - Россия - Латвия	0.012	-	-
Таджикистан - Россия - Латвия	0.171	0.695	1.456
Туркмения - Россия - Латвия	0.913	0.506	1.045
Узбекистан - Россия - Латвия	48.665	19.865	23.652
Всего:	517.788	102.679	67.916

**Источник:** Структура транзитных перевозок//CARGO-REPORT.INFO: Специализированный портал по грузовым железнодорожным перевозкам. URL: [www.cargo-report.info/stat/transit-country/](http://www.cargo-report.info/stat/transit-country/)

12 июля 2016 года, во время визита Министра сообщений Латвии Улдиса Аугулиса в Китай, между Латвийской и Китайской сторонами был подписан протокол о развитии маршрута China Railway Express из Китая в Европу. Данный дипломатический шаг позволил дочерней структуре ГАО «Латвияс дзелзцельш»<sup>6</sup> – LDZ Logistika перейти к практическим мерам реализации данного международного соглашения. После подписания протокола о сотрудничестве с Китайской железной дорогой и российской компанией ПАО «Трансконтейнер»<sup>7</sup> был организован

<sup>6</sup> Государственное акционерное общество Латвийские железные дороги (ЛДЗ/LDZ)

<sup>7</sup> ПАО «Трансконтейнер» является крупнейшим международным и внутрироссийским контейнерным оператором России, сформированным изначально как дочерняя компания ПАО РЖД. На сегодняшний день акционерами Трансконтейнера являются РЖД (50% плюс 2 акции), группа компаний «Сумма» (25,07% акций), НПФ «Благосостояние» (24,5%) и ряд миноритарных акционеров. Доля Трансконтейнера в контейнерных перевозках на Российских железных дорогах составляет 47%, а в общероссийских перевозках – 40%



пробный поезд из Китая в Латвию. 20 октября 2016 года контейнерный поезд вышел из города Иу и прибыл в Ригу 5 ноября 2016 года. Расстояние в 11 060 км железнодорожный состав преодолел за 15 дней, что является достаточно хорошим результатом. Маршрут Иу-Забайкальск-Рига был принят китайской стороной, и признан эффективным и конкурентоспособным. В развитии регулярных поставок по данному маршруту заинтересованы все государства и бизнес-структуры, участвующие в развитии данного международного транспортного коридора. Так, заместитель директора китайской компании «China Railway Container Transport» Чен Жонг считает, что транспортный коридор «Латвия – Россия – Китай» может стать дополнительной веткой для осуществления поставок, как в страны Центральной и Западной Европы, так и в страны Северной Европы, через порты Латвии. Представитель компании ПАО «Трансконтейнер» Юрий Сукманов отмечает взаимовыгодность данного проекта для всех участников, указывая, что именно подобные инициативы смогут отодвинуть политические разногласия на второй план, и стимулировать приток транзитного груза на Российские железные дороги.

На данный момент в России наблюдается некоторый спад в сфере транзитных перевозок, а также заметное ухудшение российско-латвийских отношений. Во многом текущая ситуация обусловлена актуальными проблемами в мировой политике, а также сменой политики в сфере транспорта. Так, в последние годы внешнеэкономическая политика Латвии ориентирована на интеграцию страны в единую транспортную систему Европы, а также на реализацию проекта Rail Baltica по строительству железнодорожной колеи 1435 мм на территории Латвии. Россия в свою очередь осуществляет политику переориентации грузопотоков с портов Балтийских стран на собственные портовые мощности в Балтийском море. Реализацию данной политики можно наблюдать по тому, как в последнее время уменьшается грузопоток российских грузов через порты Латвии, а также заметно сокращается объем грузоперевозок между Россией и Латвией. Грузооборот Латвийских портов в 2016 году по сравнению с 2015 годом сократился на 9,3%. Значительное сокращение наблюдается в перевалке нефти и нефтепродуктов. В 2016 году по сравнению с 2015 годом перевалка сырой нефти в Латвийских портах сократилась на 38,9%, а нефтепродуктов на 24,3%. Глава «Транснефти» Николай Токарев сообщил, что в планах компании к 2018 году прекратить экспорт нефтепродуктов через порты Балтийских стран и загрузить собственные порты на Балтийском море, а именно порт Усть-Луга и Приморск. Также предусмотрено задействовать мощности порта Новороссийск.<sup>8</sup> В связи с этим президент железнодорожной компании ЛДЗ Эдвинс Берзиньш сделал заявление, что Латвия надеется предложить более

---

<sup>8</sup> «Транснефть» прекратит экспорт нефтепродуктов через порты Прибалтики к 2018 году// InfraNews: информационный портал. URL: [www.infranews.ru/logistika/more/45983-transneft-prekratit-eksport-nefteproduktov-cherez-porty-pribaltiki-k-2018-godu/](http://www.infranews.ru/logistika/more/45983-transneft-prekratit-eksport-nefteproduktov-cherez-porty-pribaltiki-k-2018-godu/) (дата обращения: 05.12.2016)

выгодные условия для российской стороны. Латвия объявила готовность предложить комплексные и качественные транспортные услуги, хорошую развитую портовую и железнодорожную инфраструктуру, сохранность нефтепродуктов и выгодные тарифы. Представитель «Транснефти» Игорь Демин, в свою очередь, сомневается, что перевозки нефтепродуктов по латвийской железной дороге через порты Латвии могут оказаться выгоднее поставок нефтепродуктов по трубопроводам через российские порты.<sup>9</sup>

Безусловно, развитие российской портовой инфраструктуры в регионе Балтийского моря, а также использование собственных мощностей и загрузка собственной инфраструктуры является благоприятной стратегией для России. Однако, несмотря на некоторые политические разногласия, между Латвией и Россией имеются точки соприкосновения и области, сотрудничество в которых является экономически выгодным и для России, и для Латвии. Такой областью и является сотрудничество в рамках фактически нового – международного транспортного коридора «Латвия – Россия – Средняя Азия – Китай». Основными преимуществами от данного сотрудничества для России являются возможности использовать в полной мере свой транзитный потенциал и наращивать наиболее востребованные иностранными заказчиками формы экспорта железнодорожных услуг.

Железнодорожные перевозки из Китая в Европу на данный момент успешно конкурируют с морскими перевозками (Deep Sea) по нескольким параметрам. К главным преимуществам железнодорожных перевозок из Китая в Европу следует отнести значительно меньший срок доставки груза по сравнению с морским транспортом, а также относительно стабильные в обозримых временных периодах тарифы на железнодорожные перевозки. В случае с морскими перевозками из Китая, цена за контейнер в течение месяца может изменяться в среднем 3-4 раза. Международные железнодорожные тарифы, включая тарифы транзитные, также меняются. Однако их изменение и регулирование является, во многом, предсказуемым и понятным, так как является частью согласованной тарифной политики национальных железных дорог на постсоветском пространстве. В связи с растущим спросом на железнодорожные перевозки как из Китая, так и в Китай, России очень выгодно сотрудничать со всеми странами – участниками широтного транспортного коридора «Восток – Запад», в том числе и с Латвией.

Транспортные услуги имеют наибольшую долю в общей структуре экспорта услуг России, в конце 2015 года их доля составила 32%. 26% транспортных услуг предоставляются в сфере грузовых перевозок. Вспомогательные и дополнительные услуги составляют 40% транспортных услуг, а на пассажирские перевозки приходится остальные 34%. Экспорт услуг железнодорожного транспорта в 2015

<sup>9</sup> Латвия ответила на заявление о прекращении российского транзита// Vesti.lv: латвийский новостной портал.URL:www.vesti.lv/news/latviya-otvetila-na-zayavlenie-transnefti-o-prekrashtenii-tranzita?media=text&page=1(дата обращения:05.12.2016)



году составил 8% от общего экспорта транспортных услуг России. Следует при этом отметить, что большая часть всего российского экспорта транспортных услуг в стоимостном выражении приходится на воздушный транспорт – около 54%.<sup>10</sup>

Основными импортерами транспортных услуг России в сфере грузовых перевозок являются страны Дальнего Зарубежья, на них приходится 83% услуг. В свою очередь экспорт транспортных услуг в страны СНГ в 2015 году составил 17% (см. таблицу 4).

Таблица 4

**Распределение российского экспорта транспортных услуг в сфере грузовых железнодорожных перевозок по странам-партнерам, за 2013 – 2015 годы, в тыс. долл. США**

№	Страна-импортер	2013	2014	2015
	Всего	1316543	941527	613549
1.	Страны СНГ, в том числе:	362448	286596	176792
1.1	Беларусь	3491	3800	2924
1.2	Казахстан	113088	78855	52339
1.3	Кыргызстан	13283	8129	3933
1.4	Молдова	2376	2298	1062
1.5	Таджикистан	6956	5421	2278
1.6	Туркмения	11888	16186	6314
1.7	Узбекистан	61129	72516	37583
1.8	Украина	73837	47529	46268
1.9	Другие страны СНГ	76400	51862	24091
2.	Страны Дальнего Зарубежья, в том числе:	954095	654931	436757
2.1	Страны ЕС	260062	259362	158694
2.1.1	Германия	9008	13334	7007
2.1.2	Латвия	31681	21220	4090
2.1.3	Литва	11586	18055	3028
2.1.4	Польша	33583	33965	25164
2.1.5	Соединенное Королевство	16133	5841	7140
2.1.6	Финляндия	141488	149151	102119
2.1.7	Другие страны ЕС	16583	17796	10146
2.2	Страны АТЭС	12347	9807	31418

<sup>10</sup> Внешняя торговля Российской Федерации услугами, 2015 год [Электронный ресурс] Внешняя торговля РФ услугами в расширенной классификации услуг// Статистический сборник: Центральный банк РФ, 2016, таблица 2, с. 82. URL: [www.cbr.ru/statistics/credit\\_statistics/external\\_trade\\_in\\_services\\_2015.pdf](http://www.cbr.ru/statistics/credit_statistics/external_trade_in_services_2015.pdf) (дата обращения: 05.02.2017)

№	Страна-импортер	2013	2014	2015
2.2.1	Китай	5677	9338	16659
2.2.2	Япония	6492	218	14746
2.2.3	Другие страны АТЭС	178	251	13
2.3	Прочие страны	25145	14053	9375
2.4	Услуги, не распределенные по отдельным странам	656541	371709	237269

**Источник:** Внешняя торговля Российской Федерации услугами, 2015 год [Электронный ресурс] Транспортные услуги, услуги по организации грузовых перевозок железнодорожным транспортом//Статистический сборник: Центральный банк РФ, 2016, таблица 6.3.2.b, стр. 130. URL:[www.cbr.ru/statistics/credit\\_statistics/external\\_trade\\_in\\_services\\_2015.pdf](http://www.cbr.ru/statistics/credit_statistics/external_trade_in_services_2015.pdf)

Также стоит отметить, что существенные доходы России приносит экспорт вспомогательных услуг. К вспомогательным услугам в сфере железнодорожного транспорта относятся: маневровые и буксировочные услуги, перемещение вагонов между сортировочными станциями и подъездными путями, услуги железнодорожной инфраструктуры и другие услуги. Так, в сфере железнодорожных грузовых перевозок в 2015 году экспорт вспомогательных услуг составил – 425,6 млн долл. США. За период с 2013 года по 2015 год рост экспорта вспомогательных услуг составил 3,8%.<sup>11</sup>

С целью увеличения объёмов перевозок грузов международного транзита и иных видов экспорта транспортных услуг, Россия может предпринять попытки диверсифицировать структуру грузопотоков. Сегодня в структуре российского транзита преобладают сырьевые грузы и, в меньшей степени, присутствует готовая продукция, а именно транспортные средства, машины и оборудование. Поэтому формирование новых устойчивых сообщений при участии транспортной системы Латвии может способствовать привлечению грузопотоков из новых промышленных районов Китая. Также возможно привлечение европейских грузов в Китай. В частности, китайская сторона неоднократно акцентировала свою заинтересованность в поставках древесины и пиломатериалов железнодорожным транспортом из Скандинавии в Китай.

Также можно отметить ряд факторов, которые упрощают сотрудничество между Россией и Латвией в сфере международных железнодорожных перевозок. В первую очередь, это единая правовая система. Россия и Латвия являются участниками

<sup>11</sup> Внешняя торговля Российской Федерации услугами, 2015 год [Электронный ресурс] Транспортные услуги, вспомогательные услуги в железнодорожном транспорте// Статистический сборник: Центральный банк РФ, 2016, таблица 6.3.2.с, стр. 132. URL:[www.cbr.ru/statistics/credit\\_statistics/external\\_trade\\_in\\_services\\_2015.pdf](http://www.cbr.ru/statistics/credit_statistics/external_trade_in_services_2015.pdf) (дата обращения: 05.02.2017)



Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС).<sup>12</sup> Во-вторых, существенным фактором для обеспечения беспрепятственной перевозки грузов является географическая близость стран и единая ширина железнодорожной колеи – 1520 мм: и Латвия, и Россия вовлечены в единое транспортно-технологическое пространство. В-третьих, быстрому достижению выгодных договоренностей способствуют длительные и давно сложившиеся деловые отношения между латвийскими и российскими компаниями и предпринимателями.

**Вместо заключения.** Строго говоря, международного транспортного коридора «Латвия – Россия – Средняя Азия – Китай» пока не существует, и он не входит ни в сеть панъевропейских (Критских) коридоров, ни в систему Трансазиатских транспортных коридоров АЛТИД, созданную под эгидой ЭСКАТО. Однако предпринимаемые Латвией усилия для интеграции страны в глобальные международные транспортные системы заслуживают более детального рассмотрения и тщательной экономической проработки. Для России этот проект может быть также интересен. Перенос практически всех международных транспортных потоков в Балтийском регионе на российские порты Финского залива создал безальтернативные маршруты доставки и увеличил стоимость доставки за счёт монопольно высоких цен обработки грузопотоков в этих портах. При этом порты Латвии теряют в последние годы примерно по 10% объёмов переработки грузов в год. Если цены перевозчиков и транспортной инфраструктуры Латвии будут конкурентоспособны, то от этого выиграют обе стороны, и российская, и латвийская.

Учитывая тот факт, что на данный момент предпринимаются реальные действия для организации регулярного сообщения между Китаем и Латвией, в ближайшее время можно будет более основательно судить и делать выводы о рентабельности и актуальности нового международного транспортного коридора «Латвия – Россия – Средняя Азия – Китай». На данном этапе проект взаимовыгоден всем странам-участницам и имеет хорошие перспективы для его дальнейшего развития.

### БИБЛИОГРАФИЯ:

Внешняя торговля Российской Федерации услугами, 2015 год [Электронный ресурс] Статистический сборник: Центральный банк РФ, 2016. URL: [www.cbr.ru/statistics/credit\\_statistics/external\\_trade\\_in\\_services\\_2015.pdf](http://www.cbr.ru/statistics/credit_statistics/external_trade_in_services_2015.pdf) (Vneshnjaja trgovlja Rossijskoj Federacii uslugami, 2015 god [Jelektronnyj resurs] Statisticheskij sbornik: Central'nyj bank RF, 2016)

Из Китая в Ригу выехал первый тестовый контейнерный поезд // The Baltic Course: новостной портал. URL: [www.baltic-course.com/rus/good\\_for\\_business/?doc=124902](http://www.baltic-course.com/rus/good_for_business/?doc=124902) (Iz Kitaja v Rigu vyehal pervyj testovyj kontejnernyj poezd // The Baltic Course: novostnoj portal)

Китай обещает регулярное сообщение с Латвией // Репортаж Латвийского телеканала ЛТВ. URL: [www.youtube.com/watch?v=W2BktQ\\_je\\_k](http://www.youtube.com/watch?v=W2BktQ_je_k) (Kitaj obeshhaet reguljarnoe soobshhenie s Latviej // Reportazh Latvijskogo telekanala LTV)

---

<sup>12</sup> Холопов К.В. СМГС: новые правила международных железнодорожных перевозок грузов. Что обязательно надо знать об этом экспортере. // Российский внешнеэкономический вестник. №5, 2016. с. 72

Латвия ответила на заявление о прекращении российского транзита// Vesti.lv: латвийский новостной портал. URL: [www.vesti.lv/news/latviya-otvetila-na-zayavlenie-transnefti-o-prekrashhenii-tranzita?media=text&page=1](http://www.vesti.lv/news/latviya-otvetila-na-zayavlenie-transnefti-o-prekrashhenii-tranzita?media=text&page=1) (Latviya otvetila na zajavlenie o prekrashhenii rossijskogo tranzita// Vesti.lv: latvijskij novostnoj portal)

Латвия хочет стать участником «Нового шелкового пути»// InfraNews: информационный портал. URL: [www.infranews.ru/logistika/more/46011-latviya-xochet-stat-uchastnikom-novogo-shelkovogo-puti/](http://www.infranews.ru/logistika/more/46011-latviya-xochet-stat-uchastnikom-novogo-shelkovogo-puti/) (Latviya hochet stat' uchastnikom «Novogo shelkovogo puti»// InfraNews: informacionnyj portal)

Специализированный портал по грузовым железнодорожным перевозкам - CARGO-REPORT.INFO. URL: [www.cargo-report.info](http://www.cargo-report.info) (Specializirovannyj portal po gruzovym zheleznodorozhnym perevozкам)

Статистика грузооборота Латвийских портов и железной дороги Латвии с 2006 года по 2016 год [Электронный ресурс] Официальный портал Министерства сообщения Латвийской Республики. URL: [www.sam.gov.lv/images/modules/items/PDF/item\\_6613\\_LV\\_ostas-dzelzcelis\\_2016.pdf](http://www.sam.gov.lv/images/modules/items/PDF/item_6613_LV_ostas-dzelzcelis_2016.pdf) (Statistika gruzooborota Latvijskih portov i zheleznoj dorogi Latvii s 2006 goda po 2016 god [Jelektronnyj resurs] Oficial'nyj portal Ministerstva soobshhenija Latvijskoj Respubliki)

«Транснефть» прекратит экспорт нефтепродуктов через порты Прибалтики к 2018 году// InfraNews: информационный портал. URL: [www.infranews.ru/logistika/more/45983-transneft-prekratit-eksport-nefteproduktov-cherez-porty-pribaltiki-k-2018-godu/](http://www.infranews.ru/logistika/more/45983-transneft-prekratit-eksport-nefteproduktov-cherez-porty-pribaltiki-k-2018-godu/) («Transneft» prekratit jeksport nefteproduktov cherez porty Pribaltiki k 2018 godu// InfraNews: informacionnyj portal)

Транспорт// Российский статистический ежегодник – 2015/ Федеральная служба государственной статистики. URL: [www.gks.ru/bgd/regl/b15\\_13/Main.htm](http://www.gks.ru/bgd/regl/b15_13/Main.htm) (Transport// Rossijskij statisticheskij ezhegodnik – 2015/ Federal'naja sluzhba gosudarstvennoj statistiki)

Транспорт России, январь-декабрь 2015 года [Электронный ресурс] Информационно-статистический бюллетень: Министерство транспорта РФ, 2016. URL: [www.mintrans.ru/documents/153/](http://www.mintrans.ru/documents/153/) (Transport Rossii, janvar'-dekabr' 2015 goda [Jelektronnyj resurs] Informacionno-statisticheskij bjulleten': Ministerstvo transporta RF, 2016)

Транспорт в цифрах//Официальный сайт Министерства транспорта РФ. URL: [www.mintrans.ru/activity/detail.php?SECTION\\_ID=2478](http://www.mintrans.ru/activity/detail.php?SECTION_ID=2478) (Transport v cifrah//Oficial'nyj sajt Ministerstva transporta RF)

Холопов К.В. СМГС: новые правила международных железнодорожных перевозок грузов. // Российский внешнеэкономический вестник. №5, 2016. с. 71 – 81 (Holorov K.V. SMGS: novye pravila mezhdunarodnyh zheleznodorozhnyh perevozok gruzov. // Rossijskij vneshnejekonomicheskij vestnik. №5, 2016. s. 71 – 81)

Холопов К.В., Соколова О.В. Анализ объемов и структуры международных перевозок грузов на Российских железных дорогах в 2015 году [Электронный ресурс] // Российский внешнеэкономический вестник. №7, 2016. URL: [www.rfej.ru/rvv/id/3003bc451/\\$file/98-107.pdf](http://www.rfej.ru/rvv/id/3003bc451/$file/98-107.pdf) (Holorov K.V., Sokolova O.V. Analiz ob'emov i struktury mezhdunarodnyh perevozok gruzov na Rossijskih zheleznyh dorogah v 2015 godu [Jelektronnyj resurs] // Rossijskij vneshnejekonomicheskij vestnik. №7, 2016)

Центральное статистическое бюро Латвийской Республики. URL: <http://www.csb.gov.lv/> (Central'noe statisticheskoe bjuro Latvijskoj Respubliki)

