

Российский экспорт транспортных услуг в современных условиях

П.Е. Раровский

Всероссийская академия внешней торговли, кафедра технологии внешнеэкономических сделок - соискатель

УДК 339.564 : 656

ББК 65.428

P-239

Аннотация

В статье анализируется состояние контейнерного сегмента мирового транспортного рынка. Рассматриваются преимущества и недостатки международных транспортных коридоров и их конкурентное влияние на транспортную инфраструктуру России. Выявлен ряд направлений, развитие которых будет способствовать наращиванию экспорта транспортных услуг Российской Федерации и укреплению ее позиций на мировом транспортно-логистическом рынке, а именно: включение основных сетевых транспортно-логистических компаний страны и, в первую очередь, Российских железных дорог, в систему международных альянсов; усиление взаимодействия стран-участниц Евразийского экономического союза в части ликвидации ограничений на общем рынке транспортных услуг; развитие паромных переправ в целом, а также паромных сообщений Азово-Черноморского бассейна в направлении Крымский полуостров – порты Румынии и Болгарии в целях переключения транзитного грузопотока на крымское направление.

Ключевые слова: экспорт транспортных услуг, международный транзит, транспортные коридоры, паромные сообщения.

Russia's exports of transportation services in contemporary conditions

P.E. Rarovskiy,

Russian Foreign Trade Academy,

Department of foreign trade and international transactions - Competitor

Abstract

In the article, the author analyzes the current state of container segment of the global transport market, advantages and disadvantages of international transport corridors and their competitive influence on Russia's transport infrastructure. The article identifies a number of areas, the development of which will contribute to promoting exports of transportation services of the Russian Federation and consolidate its positions on the global transport and logistics market. These areas include integration of the main network transport and logistics companies of the country and first of all Russian railways into the system of international alliances; fostering the cooperation of member countries of the Eurasian Economic Union on the issues of letting down the bars on the common market of transportation services; the development of ferrying in general and ferry lines of the Azov and Black Sea area towards the Crimea and also Romanian and Bulgarian ports with the aim of switching the transit freight flow over to the Crimean direction.



Key words: transport services export, international transit, transport corridors, ferry lines.

В условиях глобализации мировой экономики происходит нивелирование географических границ при распределении производства и потребления товарных масс. Эффективное перемещение колоссальных объемов продукции невозможно без развитой системы торговли услугами. При этом ключевое значение имеет способность государства аккумулировать возможности по продаже транспортных услуг, на долю которых приходится около 20% в совокупном мировом объеме коммерческих услуг¹.

Для России с ее развитой системой коммуникаций и экспортно-ориентированной экономикой эффективная торговля транспортными услугами при перемещении внешнеторговых и транзитных товаропотоков является стратегической задачей. В настоящее время доля транспортных услуг в совокупном экспорте услуг Российской Федерации составляет около 30%, из которых 60% приходится на сегменты грузовых перевозок, а также вспомогательных и дополнительных транспортных услуг². При этом под экспортом транспортных услуг понимается оказание международных транспортных услуг национальным перевозчиком при пересечении грузом государственной границы страны или при перевозке грузов иностранных грузовладельцев. Традиционно в экспорте грузовых транспортных услуг выделяют транспортное обеспечение внешнеторговых перевозок и услуги по продвижению международного транзита. Причем реализация транзитного потенциала является наиболее сложной задачей за счет довольно жесткой конкуренции со стороны отдельных государств и крупных международных транспортно-экспедиторских компаний. Основная причина – международный транзит, кроме прямого финансового результата, оказывает конъюнктурное воздействие на транспортный рынок конкретной страны, свидетельствует о положительных сдвигах в сторону стабилизации экономики³.

Проблематике привлечения международного транзита контейнерных грузов на транспортную инфраструктуру России в последние годы уделяется много внимания. К основным причинам, побуждающим искать наиболее эффективные механизмы по оказанию зарубежным респондентам транспортных услуг международного транзита, относятся:

¹ Статистические данные ЮНКТАД // Официальный сайт ЮНКТАД: [сайт]. URL: <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableView/tableView.aspx?ReportId=87017> (дата обращения 07.03.2016)

² Внешняя торговля Российской Федерации услугами 2014. Статистический сборник. М.: Департамент статистики Центрального банка Российской Федерации: [сайт]. Систем. требования: Adobe Acrobat Reader. URL: http://www.cbr.ru/statistics/credit_statistics/External_Trade_in_Services_2014.pdf (дата обращения 07.03.2016)

³ Экономика и организация внешнеторговых перевозок: Учебник / под ред. проф. К.В.Холопова. – М.: Юристъ, 2000. С.45



□ *геостратегические*: рост доли участия стран Азиатско-Тихоокеанского региона в глобальной экономике; развертывание Китаем проекта «Экономический пояс Шелкового пути», на первый план в котором выходит инфраструктурная и транспортная составляющие, и его сопряжение с развитием Евразийского экономического союза (ЕАЭС)⁴;

□ *экономические*: сокращение жизненного цикла товаров и ускорение оборачиваемости капиталов, постоянная борьба за снижение операционных издержек, в том числе, за счет сокращения товарных запасов и работы «с колес»/по системе «just-in-time»;

□ *технологические*: укрупнение грузовых мест за счет интенсивного развития системы перевозок генеральных грузов в контейнерах (в период 1980-2013 годы объем перевозок грузов в контейнерах увеличился практически в 15 раз при одновременном увеличении доли судов-контейнеровозов в общем парке морского флота с 1,6% до 12,8%)⁵;

□ *инфраструктурные*: широтное географическое расположение транспортной инфраструктуры России с тяготением к районам зарождения и поглощения глобальных грузопотоков;

□ *организационные*: наличие компаний российской юрисдикции, способных аккумулировать грузопотоки и обеспечить свое представительство в различных регионах мира («Трансконтейнер», «GEFCO», «Евросиб», «Глобалтранс», «FESCO», «ПГК», и др.).

Суммарный годовой контейнерооборот в мире составляет около 185 млн. ДФЭ с преимущественным распределением грузовых потоков в направлении Восток-Запад (с долей в 37% в общем объеме перевозок) по евроазиатскому, трансатлантическому и транстихоокеанскому маршрутам. К основным чертам мирового контейнерного рынка следует отнести опережение роста тоннажа флота относительно объема заказов на морские перевозки (примерно на 40% по итогам 2014 года); ввод в эксплуатацию контейнеровозов повышенной вместимости (18 тыс. ДФЭ и выше) с целью снижения операционных издержек судоходных компаний; концентрацию терминальной обработки контейнерного потока в 30 крупнейших портах мира⁶.

⁴ Харламова Ю.А. «Новый «Шелковый путь» транспортный мегапроект Китая // Вестник транспорта. – 2015. – № 8. – С. 2-4; Россия и Китай договорились о сопряжении проектов ЕАЭС и «Шелковый путь» // деловая газета «ВЗГЛЯД»: [сайт]. URL: <http://vz.ru/news/2015/5/8/744318.html> (дата обращения 07.03.2016)

⁵ Обзор морского транспорта 2014 // Официальный сайт ЮНКТАД: [сайт]. Систем. требования: Adobe Acrobat Reader. URL: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2014_en.pdf (дата обращения 07.03.2016)

⁶ Там же; Годовой отчет 2014 // Официальный сайт ПАО «Трансконтейнер»: [сайт]. Систем. требования: Adobe Acrobat Reader. URL: http://www.trcont.ru/fileadmin/content/Documents/Annual_Reports/Russian/GodovyeOtchety/TC_AR_Rus_2014.pdf (дата обращения 07.03.2016)

В этих условиях необходимо исследование и выявление возможных механизмов достижения Россией целевых параметров Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года⁷, только базовым вариантом которой предусмотрено повышение экспорта транспортных услуг России к 2030 году до 51,7 млрд долл. США (в 2,5 раза к 2014 году⁸), увеличение перевозки транзитных грузов в контейнерах до 1,4 млн контейнеров в 20-футовом эквиваленте (в 5 раз к 2014 году⁹), объемов перевалки транзитных грузов в российских морских портах до 87,9 млн тонн (+84,5% к 2014 году¹⁰), объемов транзитных перевозок по Транссибирской магистрали до 8,5 млн тонн (в 5 раз к 2014 году¹¹). Несмотря на то что заявленные цели в 1,4 млн ДФЭ контейнерного транзита составляют в итоге не более 1,5 - 2% от прогнозного грузопотока в сообщении Европа-Азия, при детальном анализе можно сделать выводы об ограниченности имеющихся возможностей даже для освоения таких объемов перевозок.

Общепризнано, что в России по соотношению скорость – объемы перевозок – инфраструктурное обеспечение железнодорожный транспорт является доминирующим для освоения транзитных грузопотоков. При этом наиболее технологически и организационно приспособленными для пропуска транзита являются три евразийских железнодорожных транспортных коридора, пролегающих по территории России:

- Транссибирская магистраль с выходом на пространство Европейского союза через Республику Беларусь, Финляндию, порты Северо-Запада России;
- Северный трансзиатский коридор (Ляньюнган – Алашанькоу – Достык – Челябинск – Москва – Киев – Чоп);

⁷ Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р в редакции распоряжения Правительства Российской Федерации от 11 июня 2014 года № 1032-р // КонсультантПлюс [Электронный ресурс] (дата обращения 02.10.2015)

⁸ Внешняя торговля Российской Федерации услугами 2014. Статистический сборник ... С. 94

⁹ Обзор рынка контейнерных железнодорожных перевозок (август 2015 г.) // информационное агентство РЖД-ПАРТНЕР.РУ: [сайт]. URL: <http://www.rzd-partner.ru/news/konteynernye-perevozki/obzor-rynka-konteynernykh-zheleznodorozhnykh-perevozok--avgust-2015-g/> (дата обращения 25.09.2015)

¹⁰ Все грузы России. Обзор перевозок грузов через морские порты России, Балтии, Украины за 12 месяцев 2014 года // Морские порты. – 2015. – №1 (132). – С. 63

¹¹ Транзит крупнотоннажных контейнеров железнодорожным транспортом по Транссибирской магистрали снизился на 13% // Официальный сайт Координационного Совета по Транссибирским перевозкам: [Сайт]. URL: http://icctt.com/news/news_post/tranzit-krupnotonnazhnykh-konteynerov-zheleznodorozhnym-transportom-po-transsibirskoy-magistrali-snizilsya-na-13 (дата обращения 25.09.2015)



□ Центральный трансасиатский коридор (Алашанькоу – Достык – Актогай – Алматы – Волгоград – Киев – Чоп).

Транссибирская железнодорожная магистраль с ее выходами на Китай, Монголию, Казахстан и КНДР и примыканием в европейской части ко второму критскому коридору, проходящему по маршруту Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород, является сегодня основным вариантом доставки контейнерных грузов сухопутным путем в сообщении Азия-Европа. Согласно проведенных исследований¹², граница зоны эффективного использования Транссибирской магистрали при перевозке транзитных контейнеров в сообщении Восток-Запад пролегает западнее условной линии, последовательно соединяющей Берлин (Германия), Прагу (Чехия), Вену (Австрия), Любляну (Словения) и Загреб (Хорватия). Следует полагать, что к настоящему времени данное положение не претерпело существенных изменений. Однако существующие затруднения, связанные с дисбалансом грузопотоков в сообщении Европа-Китай, наличием двух правовых систем, регламентирующих железнодорожные перевозки, различных технологических ограничений заставляют искать более совершенные и эффективные способы оптимизации бизнес-процессов в сфере международного транзита с использованием данного маршрута.

О перспективах развития Северного и Центрального трансасиатских коридоров достаточно сложно сказать что-либо конкретно по причине нестабильной политической обстановки в Украине, что в ближайшем будущем может затруднить рассмотрение транзитных маршрутов по территории данной страны как соответствующие высоким требованиям безопасности и надежности. Альтернативными вариантами пропуска транзита (за исключением основного морского маршрута через Суэцкий канал) являются: Северный морской путь в качестве перспективного международного арктического транспортного коридора; Южный трансасиатский коридор (Китай – Казахстан – Узбекистан – Туркменистан – Иран – Турция с дальнейшим выходом в страны ЕС); коридор Европа-Кавказ-Азия, именуемый ТРАСЕКА (Китай – Казахстан – Узбекистан – Туркменистан – Азербайджан – Грузия – Румыния).

Развитие Северного морского пути представляется целесообразным связывать с освоением находящихся в Арктике запасов полезных ископаемых, в большей степени углеводородного сырья. Именно данные цели позволят сгенерировать необходимые материальные ресурсы для ликвидации многочисленных инфраструктурных ограничений, строительства современного ледокольного флота, разработки эффективных транспортно-технологических схем. В части международного транзита показательным примером являются организованные в 2010-2011 годах

¹² Соколова О.В. Экспорт транспортных услуг России: современное состояние и перспективы развития. Монография. – М.: Издательство «Техполиграфцентр», 2002. С. 178

ОАО «Софкомфлот» экспериментальные рейсы крупнотоннажных танкеров по маршруту Мурманск-Нингбо (Китай), после реализации которых последовало заключение о том, что «чем ближе порт доставки к Суэцкому каналу, тем меньше выигрыш по времени при доставке грузов из портов Азиатско-Тихоокеанского региона в европейские порты. То есть плыть западнее Сингапура, например, в Индию, по Северному морскому пути уже невыгодно»¹³.

Сомнительными представляются перспективы эффективного использования Южного трансазиатского коридора и коридора ТРАСЕКА. Несмотря на потенциальную конкурентоспособность данных маршрутов, каждый из них в силу определенных причин обладает рядом существенных недостатков. К примеру, на протяжении Южного трансазиатского коридора два раза изменяется ширина колеи; иранские и турецкие железнодорожные участки, в основном, однопутные и неэлектрифицированные; после передачи состава с иранского на турецкий участок требуется использование паромов для пересечения озера Ван (Турция). Относительно коридора ТРАСЕКА специалистами отмечается спорная экономическая целесообразность его использования, как по причинам проигрыша Транссибу по стоимости и срокам доставки, так и по причинам несбалансированности грузопотоков, ограниченных пропускных способностей паромных переправ. При этом коридор включает пересечение Черного и Каспийского морей, границ 8-9 стран с разной шириной колеи железнодорожного пути, специфическими транспортными и таможенными правилами, горным рельефом местности, где скорость движения поездов ограничена 40-50 км/час¹⁴.

Начиная с 2009 года среднегодовая динамика прироста объемов перевозок транзитных контейнерных грузов по инфраструктуре Российских железных дорог составляет 16,8%, при этом прирост объемов не является равномерным и варьируется от 2,8% до 36,7%. Широкий диапазон изменения объемов перевозок свидетельствует в большей степени о существенном влиянии на международный транзит внешних факторов, а не стабильном и конкурентоспособном положении отечественных субъектов хозяйствования на мировом транспортно-экспедиторском рынке. Для достижения заданного показателя в 1,4 млн ДФЭ необходимо обеспечить среднегодовой прирост в 12%, что в условиях острой конкуренции на мировом рынке транзитных перевозок представляет собой сложную задачу.

¹³ Развитие Северного морского пути // Морские порты. – 2012. – № 4 (105). – С. 18-21

¹⁴ Резер С.М., Прокофьева Т.А., Гончаренко С.С. Международные транспортные коридоры: проблемы формирования и развития. – М.: ВНИТИ РАН, 2010. С. 266-267; Международные транспортные коридоры ЕвразЭС: быстрее, дешевле, больше. // Отраслевой обзор Евразийского банка развития (март 2009 г.): [сайт]. Систем. требования: Adobe Acrobat Reader. URL: <http://transtec.transtec-neva.ru/files/File/eurozec.pdf> (дата обращения 07.03.2016)



Единственным сетевым интегратором развития транзитных контейнерных сообщений на территории России является ОАО «Российские железные дороги». При этом комплексная работа по развитию данного сегмента перевозок ведется за счет реализации ОАО «РЖД» различных отраслевых программ и концепций, в том числе действующих в настоящее время концепций комплексного развития контейнерного бизнеса в холдинге «РЖД»; создания терминально-логистических центров; развития транспортно-логистического бизнеса холдинга «РЖД»¹⁵.

Указанные документы отражают, в основном, политику ОАО «РЖД» в части освоения транзитного потенциала отечественного железнодорожного транспорта. При этом реализация заявленных целей практически полностью предусматривается за счет внутренних организационных и технологических возможностей ОАО «РЖД». К примеру, оптимизация времени следования контейнерных поездов по Транссибу достигнута, в основном, за счет повышения маршрутной скорости железнодорожной перевозки путем сокращения количества и продолжительности технологических операций с поездными формированиями (по отдельным элементам более чем в 3 раза). Позитивным фактором является увеличение скорости контейнерных поездов до 1200 км/сутки с дальнейшей перспективой увеличения до 1550 км/сутки. В результате в части скорости и нагрузки на инфраструктуру обеспечено технологическое сближение пропуска транзитных контейнерных и пассажирских поездов (ускоренные транзитные поезда не перерабатываются на сортировочных комплексах, пропускаются по главным путям станций, имеют непродолжительные стоянки и т.д.), что, несомненно, повышает конкурентоспособность данного вида перевозок. В то же время общепризнано, что вектор развития мирового транспортного рынка направлен в сторону смешанных технологий перевозочного процесса на основе применения крупнотоннажных контейнеров в качестве универсального транспортного средства.

В связи с этим крайне необходимым представляется включение ОАО «РЖД» в систему международных транспортно-логистических альянсов с формированием слаженной системы межблокового взаимодействия подразделений Холдинга. Учитывая конкуренцию с внешними игроками на рынке транспортно-логистических услуг в России («Евросиб», «Глобалтранс», ПГК, «Rail Garant», FESCO), а также наличие внутрикорпоративной конкуренции дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД», повышение системы внутрихолдингового взаимодействия и перераспределения функциональной направленности дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД» представляется актуальной задачей. Решение данной задачи, кроме организационных и технологических аспектов, также должно включать интеграцию в

¹⁵ Официальный сайт ОАО «РЖД» // Грузовые перевозки / Концепции и стратегии: [сайт]. Систем. требования: Adobe Acrobat Reader. URL: http://cargo.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5177 (дата обращения 07.03.2016)

практику организации смешанных перевозок нормативно-правового компонента, признанного мировым транспортно-экспедиторским сообществом.

Необходимо отметить возникновение определенных возможностей в части роста объемов экспорта транспортных услуг в результате вступления в силу с 1 января 2015 года договора о создании Евразийского экономического союза (ЕАЭС), предусматривающего создание единого транспортного пространства на территории России, Белоруссии и Казахстана. Одним из приоритетных направлений интеграции является формирование единого железнодорожного пространства. Однако стремительное развитие конкурентного рынка в сфере железнодорожных перевозок на пространстве ЕАЭС представляется маловероятным по причинам сложности макроэкономического существования системы железнодорожного транспорта, необходимости решения множества вопросов по беспрепятственному оказанию перевозочных и инфраструктурных услуг в любой стране ЕАЭС¹⁶.

Уже сегодня можно сказать, что, несмотря на принятие Правил доступа к услугам инфраструктуры железнодорожного транспорта и Правил оказания услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта в рамках Единого экономического пространства,¹⁷ международная деятельность железнодорожных администраций производится, как правило, в пределах государственных границ. К примеру, из вышеуказанных Правил следует, что с 1 января 2015 года для всех перевозчиков Единого экономического пространства (Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации) открыты участки железнодорожной инфраструктуры сторон. Фактически же доступ открыт только на приграничные участки в пределах плеч оборота локомотивов, что, в общем, закрепило существующее положение в части стремления железнодорожных администраций выдерживать паритет в оказании двустороннего экспорта услуг в тяговом обслуживании.

В условиях существующей в Российской Федерации модели рынка железнодорожных перевозок, в которой операторская деятельность в форме оказания услуги предоставления вагонов под перевозку отделена от перевозочной деятельности, а ОАО «РЖД» как общесетевой публичный перевозчик не имеет собственного парка вагонов, актуальной представляется задача исследования возможности ликвидации имеющихся ограничений в части доступа к инфраструктуре смежных

¹⁶ Холопов К.В. Проблемы формирования единого железнодорожного пространства в Евразийском экономическом союзе // Труды международной научно-практической конференции «Современные реалии, тренды и инновации в управлении бизнес-процессами в транспорте» 11 ноября 2014 года. – М.: ООО «НИПКЦ Восток-А», 2014. С. 68-70

¹⁷ Распоряжение Правительства Российской Федерации от 4 сентября 2013 г. N 1591-р «О подписании Соглашения о Правилах доступа к услугам инфраструктуры железнодорожного транспорта в рамках Единого экономического пространства и Правилах оказания услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта в рамках Единого экономического пространства» // КонсультантПлюс [Электронный ресурс] (дата обращения 02.10.2015)



железнодорожных администраций на основе анализа возможных негативных последствий. И в данном случае «экспериментальной базой» может быть сегмент контейнерных перевозок на сформированных транспортных коридорах.

Следует добавить, что для европейских партнеров техническая и технологическая унификация железнодорожных перевозок не является чем-то новым. К примеру, компанией DB Schenker Rail, входящей в состав немецких железных дорог, организована доставка продукции с завода в Вольфсбурге на автосборочные производства в городах Калуге и Нижнем Новгороде по территории Польши собственными локомотивами, способными следовать по электрифицированным участкам постоянного и переменного тока. Тем самым обеспечено сокращение времени на проведение технологических операций в пути, а также ликвидирована необходимость согласования использования локомотивной тяги Польских железных дорог РКР Cargo¹⁸.

Помимо сухопутных стратегическим приоритетом обладают также альтернативные железнодорожно-водные маршруты, эффективность функционирования которых тормозится недостаточно слаженной системой взаимодействия железнодорожного и морского транспорта. Практически единственным связующим звеном в системе железная дорога – порт являются информационно-логистические центры ОАО «РЖД» на Октябрьской, Северо-Кавказской и Дальневосточной железных дорогах. Учитывая существенное превышение внешнеторгового грузопотока над транзитным, основные усилия указанных центров направлены не на транзит, а на ускоренную обработку внешнеторговых грузов основных номенклатур (нефтепродукты, уголь, металлы, удобрения, лесные грузы) и эффективное использование пропускных и перерабатывающих способностей предпортовой железнодорожной инфраструктуры¹⁹.

Помимо затруднений организационно-технологического и инфраструктурного характера (неравномерный подвод судов и вагонов, ограничения пропускных и перерабатывающих способностей портов и предпортовых ж.д. участков и станций, систематическое скопление «брошенных» поездов²⁰) существует также фактор, оказывающий непосредственное влияние на международный транзит контейнерных грузов – поглощение «ускоренного» контейнерного поездопотока морскими терминалами для дальнейшего распределения в базовые океанские

¹⁸ Full speed ahead to Russia //«Railways» the DB Schenker Rail Customer Magazine. – №02/15. – С. 58-59: [сайт]. Систем. требования: Adobe Acrobat Reader. URL: https://www.logistics.dbschenker.sk/file/log-sk-sk/7781174/6BrJnCfBabgPf7aVV0DQCtYM2cs/9474952/data/railways_201502.pdf (дата обращения 02.10.2015)

¹⁹ Положение об организации работы логистического центра дирекции управления движением, утвержденное ОАО «РЖД» 29 мая 2013 г. № 229 // КонсультантПлюс [Электронный ресурс] (дата обращения 02.10.2015)

²⁰ Краснощек А.А. Взгляд РЖД на взаимодействие с портами // Морские порты. – 2013. – № 10(121). – С. 60-66.

порты по системе магистрально-фидерного обслуживания. Проблема заключается в естественной заинтересованности стивидорных компаний в оказании услуг по хранению, погрузочно-разгрузочным работам, перемаркировке, что в итоге не содействует ускоренному продвижению транзита²¹. ОАО «РЖД» уже давно пришло к выводу о необходимости интеграции транспортной услуги на сухопутном и морском плечах. Как результат, создана и функционирует судоходная компания ОАО «РЖД» – Black Sea Ferry & Investments в качестве оператора железнодорожно-паромных сообщений в бассейнах Балтийского и Черного морей. В тоже время использование паромных переправ в России пока не нашло широкого применения при организации транзитных перевозок, а основными «клиентами» являются, в основном, эксклавные территории страны (Крым, Калининград, Сахалин). К примеру, в наиболее «транзитоемком» регионе Балтики при перевозке на паромов доминируют уголь, щебень, масла, бензин, рыбопродукты. Общий же объем перевозок, приходящийся на долю паромных линий в России, по оценкам экспертов, не превышает 1,6% по сравнению с 36,7% в Евросоюзе²². В этой связи небезосновательными являются предложения ОАО «РЖД» в части финансирования стоимости стыка «железная дорога – паром» через механизм тайм-чартера с передачей функции оператора дочерней компании Black Sea Ferry & Investments, что позволит в перспективе рассматривать возможность оказания «сквозного» сервиса при перевозке железнодорожным транспортом с участием паромных линий²³.

Одним из решений вопроса повышения эффективности функционирования стыка «железная дорога-порт» может быть создание в России единого оператора паромных переправ, в первую очередь, в основных «критических точках» маршрутов международного движения товаропотоков – Дальневосточном, Балтийском, Азово-Черноморском и Каспийском бассейнах. Вопрос вхождения данного оператора в структуру ОАО «РЖД» или Министерства транспорта Российской Федерации, или же создание его на основе государственно-частного партнерства является дискуссионным. Вторым вариантом повышения эффективности работы паромных переправ может быть организация работы «общим флотом», при которой сформированные судовые партии принимаются любым паромом, пришвартованным к погрузочной аппарели, что повысит пропускную способность прилегающей транспортной инфраструктуры и потребует проведения работы по унификации перечня услуг и тарифов различных паромных операторов.

В любом случае от эффективного решения имеющихся затруднений на стыке «железная дорога – порт» зависит не только получение дополнительных доходов

²¹ Якунин В.И. Мегaproекты железных дорог // Гудок. – 2015. – №58 (25727). – С. 4.

²² Переправа, переправа: где клиенты, где товары? // РЖД-Партнер. – 2014. – №13-14. – С. 56-57.

²³ Дорога в эксклавы // PortNews.ru: [сайт]. URL: <http://portnews.ru/comments/1990/> (дата обращения 17 июля 2015)



от экспорта транспортных услуг в целом, но и экономическая целесообразность локальных проектов. К примеру, разрабатываемые в настоящее время сочлененные железнодорожные платформы и платформы, рассчитанные для движения со скоростью 160 км/час²⁴ в условиях ограниченного полигона курсирования и «погашения» достигнутого эффекта скорости в морских терминалах, могут остаться невостребованными.

В складывающихся геополитических реалиях представляется целесообразным рассмотрение вопроса стратегического использования Россией транспортных возможностей Азово-Черноморского бассейна в долгосрочном периоде. Уже сегодня украинская сторона демонстрирует активную заинтересованность в развитии коридора ТРАСЕКА²⁵. Спад перевозок в сообщении с Российской Федерацией, с одной стороны, незагруженные мощности украинских железных дорог и железнодорожно-портового терминала Ильичевского порта – с другой, вызывают необходимость поиска новых источников валютных поступлений в страну. Китайский контейнерный транзит рассматривается при этом как один из наиболее перспективных вариантов. Реализовать намеченные планы планируется за счет создания нового контейнерного коридора с участием Китая-Казахстана-Азербайджана-Грузии-Украины-стран Европы с созданием в структуре украинских железных дорог железнодорожно-паромного перевозчика.

В данных условиях и с учетом происходящих интеграционных процессов в рамках ЕАЭС, направленных, в том числе, на проведение единой политики в части развития рынка транспортных услуг и реализации транзитного потенциала стран-партнеров, стратегически важным является вопрос переключения части транзитного грузопотока в сообщении Азия-Европа на инфраструктуру Азово-Черноморского бассейна России путем развития паромных переправ Крымского полуострова в сообщении с портами Румынии и Болгарии. Переключение транзитного грузопотока в рамках Центрального трансасиатского коридора с украинского на крымское направление (с учетом строительства автомобильно-железнодорожного перехода через Керченский пролив) полностью соответствует основным целям договора о ЕАЭС и интересам национальных экономик Казахстана и России, так как именно по территории этих стран проходит основная часть маршрута. Следует отметить, что интероперабельные железнодорожные транспортные системы Казахстана и России позволяют работать общим вагонным и локомотивным парками, наиболее эффективно использовать преимущества создаваемых совместных интеграционных проектов в транспортной сфере, существенно сократить количество транзак-

²⁴ Скоростная контейнерная платформа будет совершенной и дорогой // Транспорт. – 2015. – № 3 (79). – С. 42-46; Контейнеры идут на обгон // РЖД-Партнер. – 2014. – №13-14. – С. 58-59

²⁵ Контейнерный сегмент «Укрзализныци»: новые международные инициативы // РЖД-Партнер. – 2015. – №20 (312). – С. 24-26

ционных издержек от пересечения границ и использования сложных многосторонних согласований в части тарифной и погранично-таможенной политики.

В условиях зависимости транспортной инфраструктуры России от соседних государств диверсификация маршрутов транзитных и экспортно-импортных потоков является одной из ключевых задач. В связи с этим вопрос развития паромного сообщения целесообразно рассматривать комплексно с учетом перспектив развития в регионе речного транспорта с использованием судов класса «река-море». Закрытие транспортного пространства Украины, а также «транспортный кризис» с Польшей, связанный с существенным ростом удельного веса автоперевозчиков этой страны (совместно с перевозчиками стран Балтии) на рынке перевозок с Россией, уже приводят к рассмотрению вопросов использования контрейлерных поездов и развития паромного сообщения пока только Балтийского бассейна. В тоже время, учитывая снятие с Исламской Республики Иран большинства наложенных на нее санкций и возрастающий интерес к международному транспортному коридору «Север-Юг», развитие речных перевозок Азово-Черноморского бассейна является перспективным направлением наращивания экспорта транспортных услуг при доставке транзитных грузопотоков как китайского, так и иранского происхождения в страны ЕС с использованием глубоководной системы Центральной Европы Рейн-Майн-Дунай²⁶.

В целом необходимо отметить, что, на первый взгляд, перед Российской Федерацией кроме привлечения транзитного грузопотока стоят и более масштабные задачи – освоение северных территорий страны, развитие отечественного промышленного производства, расширение внутреннего спроса, реализация оборонных функций государства. В то же время не теряет актуальности необходимость углубления межстранового взаимодействия в рамках созданного ЕАЭС, а также интеграции России в мировое экономическое пространство, что во многом зависит от построения эффективных транспортных систем²⁷. С технической точки зрения Россия обладает достаточно развитой инфраструктурой для обеспечения как внешнеторговых, так и транзитных перевозок. Тем не менее, на первое место в 21 веке выходит эффективное управление уже существующими активами. И в дан-

²⁶ Соколова О.В., Холопов К.В. Проблемы и перспективы международной интеграции российских внутренних водных путей / Российский внешнеэкономический вестник. – 2012. – №2. – С. 60-66; Холопов К.В., Забоев А.И. Российский рынок международных автомобильных перевозок грузов: тенденции и перспективы / Российский внешнеэкономический вестник. – 2014. – №7. – С. 97-103; Ультиматум пока в силе / Гудок. – 2016. – №26 (25931), С. 5; Железные дороги России и Азербайджана договорились о сквозной ставке по международному транспортному коридору «Север-Юг» // официальный сайт ОАО «РЖД Логистика»: [сайт]. URL: <http://www.rzdlog.ru/press/1395/>

²⁷ Холопов К.В., Голубчик А.М. Проблемы и направления интеграции России в международные транспортные системы // Российский внешнеэкономический вестник. – 2011. – №10. – С. 43-51



ном случае международный транзит может рассматриваться как интеграционный инструмент и катализатор внедрения в практику российского транспортно-экспедиторского рынка современных принципов организационного, правового и технологического взаимодействия участников в сфере мировых логистических цепей поставок.

БИБЛИОГРАФИЯ:

1. Статистические данные ЮНКТАД // Официальный сайт ЮНКТАД: [сайт]. URL: <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=87017> (дата обращения 07.03.2016) (Statisticheskie dannye JuNKTAD // Oficial'nyj sajt JuNKTAD: [sajt])
2. Внешняя торговля Российской Федерации услугами 2014. Статистический сборник. М.: Департамент статистики Центрального банка Российской Федерации: [сайт]. Систем. требования: Adobe Acrobat Reader. URL: http://www.cbr.ru/statistics/credit_statistics/External_Trade_in_Services_2014.pdf (дата обращения 07.03.2016) (Vneshnjaja trgovlja Rossijskoj Federacii uslugami 2014. Statisticheskij sbornik. M.: Departament statistiki Central'nogo banka Rossijskoj Federacii: [sajt]. Sistem. trebovanija)
3. Экономика и организация внешнеторговых перевозок: Учебник / под ред. проф. К.В. Холопова. – М.: Юристъ, 2000. – 684 с. (Jekonomika i organizacija vneshnetorgovyh perevozok: Uchebnik / pod red. prof. K.V. Holopova. – M.: Jurist#, 2000. – 684 s.)
4. Харламова Ю.А. «Новый «Шелковый путь» транспортный мегапроект Китая // Вестник транспорта. – 2015. – № 8. – С. 2-4 (Harlamova Ju.A. «Novyj «Shelkovyj put'» transportnyj megaproekt Kitaja // Vestnik transporta. – 2015. – № 8. – S. 2-4)
5. Россия и Китай договорились о сопряжении проектов ЕАЭС и «Шелковый путь» // деловая газета «ВЗГЛЯД»: [сайт]. URL: <http://vz.ru/news/2015/5/8/744318.html> (дата обращения 07.03.2016) (Rossija i Kitaj dogovorilis' o soprjazhenii proektov EAJeS i «Shelkovyj put'» // delovaja gazeta «VZGLJaD»: [sajt])
6. Обзор морского транспорта 2014 // Официальный сайт ЮНКТАД: [сайт]. Систем. требования: Adobe Acrobat Reader. URL: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2014_en.pdf (дата обращения 07.03.2016) (Obzor morskogo transporta 2014 // Oficial'nyj sajt JuNKTAD: [sajt]. Sistem. trebovanija)
7. Годовой отчет 2014 // Официальный сайт ПАО «Трансконтейнер»: [сайт]. Систем. требования: Adobe Acrobat Reader. URL: http://www.trcont.ru/fileadmin/content/Documents/Annual_Reports/Russian/GodovyeOtchety/TC_AR_Rus_2014.pdf (дата обращения 07.03.2016) (Godovoj otchet 2014 // Oficial'nyj sajt PAO «Transkontejner»: [sajt]. Sistem. trebovanija)
8. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р в редакции распоряжения Правительства Российской Федерации от 11 июня 2014 года № 1032-р // КонсультантПлюс [Электронный ресурс] (дата обращения 02.10.2015) (Transportnaja strategija Rossijskoj Federacii na period do 2030 goda, utverzhennaja rasporyjazheniem Pravitel'stva Rossijskoj Federacii ot 22 nojabrja 2008 goda № 1734-r v redakcii rasporyjazhenija Pravitel'stva Rossijskoj Federacii ot 11 ijunja 2014 goda № 1032-r // Konsul'tantPljus [Elektronnyj resurs] (data obrashhenija 02.10.2015))

9. Обзор рынка контейнерных железнодорожных перевозок (август 2015 г.) // информационное агентство РЖД-ПАРТНЕР.РУ: [сайт]. URL: <http://www.rzd-partner.ru/news/konteinernye-perevozki/obzor-rynka-konteinernykh-zheleznodorozhnykh-perevozok--avgust-2015-g/> (дата обращения 25.09.2015) (Obzor rynku kontejnernih zheleznodorozhnyh perevozok (avgust 2015 g.) // informacionnoe agentstvo RZhD-PARTNER.RU: [sajt])

10. Все грузы России. Обзор перевозок грузов через морские порты России, Балтии, Украины за 12 месяцев 2014 года // Морские порты. – 2015. – №1 (132). -72 с. (Vse грузы Rossii. Obzor perevozok грузов через морские порты Rossii, Baltii, Ukrainy за 12 mesjacev 2014 goda // Morskie porty. – 2015. – №1 (132). -72 s.)

11. Транзит крупнотоннажных контейнеров железнодорожным транспортом по Транссибирской магистрали снизился на 13% // Официальный сайт Координационного Совета по Транссибирским перевозкам: [Сайт]. URL: http://icctt.com/news/news_post/tranzit-krupnotonnazhnykh-konteynerov-zheleznodorozhnym-transportom-po-transsibirskoj-magistrali-snizilsya-na-13 (дата обращения 25.09.2015) (Tranzit krupnotonnazhnyh kontejnerov zheleznodorozhnym transportom po Transsibirskoj magistrali snizilsja na 13% // Oficial'nyj sajt Koordinacionnogo Soveta po Transsibirskim perevozkam: [Sajt])

12. Соколова О.В. Экспорт транспортных услуг России: современное состояние и перспективы развития. Монография. – М.: Издательство «Техполиграфцентр», 2002. - 240 с. (Sokolova O.V. Jeksport transportnyh uslug Rossii: sovremennoe sostojanie i perspektivy razvitija. Monografija. – М.: Izdatel'stvo «Tehpoligrafcentr», 2002. -240 s.)

13. Развитие Северного морского пути // Морские порты. – 2012. – № 4 (105). -72 с. (Razvitie Severnogo morskogo puti // Morskie porty. – 2012. – № 4 (105). -72 s.)

14. Резер С.М., Прокофьева Т.А., Гончаренко С.С. Международные транспортные коридоры: проблемы формирования и развития. – М.: ВИНТИ РАН, 2010. -311 с. (Rezer S.M., Prokof'eva T.A., Goncharenko S.S. Mezhdunarodnye transportnye koridory: problemy formirovanija i razvitija. – М.: VINITI RAN, 2010. -311 s.)

15. Международные транспортные коридоры ЕвразЭС: быстрее, дешевле, больше. // Отраслевой обзор Евразийского банка развития (март 2009 г.): [сайт]. Систем. требования: Adobe Acrobat Reader. URL: <http://transtec.transtec-neva.ru/files/File/eurozec.pdf> (дата обращения 07.03.2016) (Mezhdunarodnye transportnye koridory EvrAzJeS: bystree, deshevle, bol'she. // Otrasleyvoj obzor Evrazijskogo banka razvitija (mart 2009 g.): [sajt]. Sistem. trebovanija)

16. Официальный сайт ОАО «РЖД»: [сайт]. Систем. требования: Adobe Acrobat Reader. URL: http://cargo.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5177 (дата обращения 07.03.2016) (Oficial'nyj sajt ОАО «RZhD»: [sajt]. Sistem. trebovanija)

17. Холопов К.В. Проблемы формирования единого железнодорожного пространства в Евразийском экономическом союзе // Труды международной научно-практической конференции «Современные реалии, тренды и инновации в управлении бизнес-процессами на транспорте» 11 ноября 2014 года. – М.: ООО «НИПКЦ Восток-А», 2014. С. 68-70 (Holorov K.V. Problemy formirovanija edinogo zheleznodorozhnogo prostranstva v Evrazijskom jekonomicheskom sojuze // Trudy mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoj konferencii «Sovremennye realii, trendy i innovacii v upravlenii biznes-processami na transporte» 11 nojabrja 2014 goda. – М.: ООО «NIPKC Vostok-A», 2014. S. 68-70)

18. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 4 сентября 2013 г. N 1591-р «О подписании Соглашения о Правилах доступа к услугам инфраструктуры же-



лезнодорожного транспорта в рамках Единого экономического пространства и Правилах оказания услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта в рамках Единого экономического пространства» // КонсультантПлюс [Электронный ресурс] (дата обращения 02.10.2015) (Rasporyazhenie Pravitel'stva Rossijskoj Federacii ot 4 sentjabrja 2013 g. N 1591-r «O podpisanii Soglashenija o Pravilah dostupa k uslugam infrastruktury zheleznodorozhnogo transporta v ramkah Edinogo jekonomicheskogo prostranstva i Pravilah okazanija uslug infrastruktury zheleznodorozhnogo transporta v ramkah Edinogo jekonomicheskogo prostranstva») // Konsul'tantPljus [Jelektronnyj resurs] (data obrashhenija 02.10.2015))

19. Full speed ahead to Russia // «Railways» the DB Schenker Rail Customer Magazine. – №02/15. – P. 58-59: [сайт]. Систем. требования: Adobe Acrobat Reader. URL: https://www.logistics.dbschenker.sk/file/log-sk-sk/7781174/6BrJnCfBabgPf7aVV0DQCtYM2cs/9474952/data/railways_201502.pdf (дата обращения 02.10.2015)

20. Положение об организации работы логистического центра дирекции управления движением, утвержденное ОАО «РЖД» 29 мая 2013 г. № 229 // КонсультантПлюс [Электронный ресурс] (дата обращения 02.10.2015) (Polozhenie ob organizacii raboty logisticheskogo centra direkcii upravlenija dvizheniem, utverzhdennoe ОАО «RZhD» 29 maja 2013 g. № 229 // Konsul'tantPljus [Jelektronnyj resurs] (data obrashhenija 02.10.2015))

21. Краснощек А.А. Взгляд РЖД на взаимодействие с портами // Морские порты. – 2013. – № 10(121). -71 с. (Krasnoshhek A.A. Vzglyad RZhD na vzaimodejstvie s portami // Morskie porty. – 2013. – № 10(121). -71 s.)

22. Якунин В.И. Мегaproекты железных дорог // Гудок. – 2015. – №58 (25727). – С. 4. (Jakunin V.I. Megaproekty zheleznyh dorog // Gudok. – 2015. – №58 (25727). – S. 4.)

23. Переправа, переправа: где клиенты, где товары? // РЖД-Партнер. – 2014. – №13-14. – С. 56-57 (Pereprava, pereprava: gde klienty, gde tovary? // RZhD-Partner. – 2014. – №13-14. – S. 56-57)

24. Дорога в эксклавы // PortNews.ru: [сайт]. URL: <http://portnews.ru/comments/1990/> (дата обращения 17 июля 2015) (Doroga v jeksklavy // PortNews.ru: [sajt])

25. Скоростная контейнерная платформа будет совершенной и дорогой // Транспорт. – 2015. – № 3 (79). – С. 42-46 (Skorostnaja kontejnernaia platforma budet sovershennoj i dorogoj // Transport. – 2015. – № 3 (79). – S. 42-46)

26. Контейнеры идут на обгон // РЖД-Партнер. – 2014. – №13-14. – С. 58-59 (Kontejnery idut na obgon // RZhD-Partner. – 2014. – №13-14. – S. 58-59).

27. Контейнерный сегмент «Укрзалізниця»: новые международные инициативы // РЖД-Партнер. – 2015. – №20 (312). – С. 24-26 (Kontejnernyj segment «Ukrzaliznyci»: novye mezhdunarodnye iniciativy // RZhD-Partner. – 2015. – №20 (312). – S. 24-26)

28. Соколова О.В., Холопов К.В. Проблемы и перспективы международной интеграции российских внутренних водных путей / Российский внешнеэкономический вестник. – 2012. – №2. – С. 60-66 (Sokolova O.V., Holopov K.V. Problemy i perspektivy mezhdunarodnoj integracii rossijskih vnutrennih vodnyh putej / Rossijskij vneshnejekonomicheskij vestnik. – 2012. – №2. – S. 60-66)

29. Холопов К.В., Забоев А.И. Российский рынок международных автомобильных перевозок грузов: тенденции и перспективы / Российский внешнеэкономический вест-

ник. – 2014. – №7. – С. 97-103 (Hologov K.V., Zaboev A.I. Rossijskij rynek mezhdunarodnyh avtomobil'nyh perevozok gruzov: tendencii i perspektivy / Rossijskij vneshnejekonomicheskij vestnik. – 2014. – №7. – S. 97-103)

30. Ультиматум пока в силе / Гудок. – 2016. – №26 (25931), С. 5 (Ul'timatum пока v sile / Gudok. – 2016. – №26 (25931), S. 5)

31. Железные дороги России и Азербайджана договорились о сквозной ставке по международному транспортному коридору «Север-Юг» // официальный сайт АО «РЖД Логистика»: [сайт]. URL: <http://www.rzdlog.ru/press/1395/> (Zheleznye dorogi Rossii i Azerbajdzhana dogovorilis' o skvoznoj stavke po mezhdunarodnomu transportnomu koridoru «Sever-Jug» // oficial'nyj sajt AO «RZhD Logistika»: [sajt])

32. Холопов К.В., Голубчик А.М. Проблемы и направления интеграции России в международные транспортные системы // Российский внешнеэкономический вестник. – 2011. – №10. – С. 43-51 (Hologov K.V., Golubchik A.M. Problemy i napravlenija integracii Rossii v mezhdunarodnye transportnye sistemy // Rossijskij vneshnejekonomicheskij vestnik. – 2011. – №10. – S. 43-51)

