

УДК 656.2.07

## **ПРЕДПОСЫЛКИ ФОРМИРОВАНИЯ ЕДИНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПРОСТРАНСТВА ГОСУДАРСТВ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА (ЕАЭС)**

*П. Е. РАРОВСКИЙ*

*Самарский государственный университет путей сообщения, Российская Федерация*

В 2020 году отмечено важное событие в экономической повестке стран постсоветского пространства – исполнилось 5 лет с начала функционирования Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС) и 10 лет с запуска Таможенного союза России, Беларуси и Казахстана. По состоянию на 2020 год полноправными партнерами союза являются Россия, Беларусь, Казахстан, Армения и Киргизия.

Создание и формирование повестки устойчивого развития ЕАЭС является своевременным ответом на существующие условия реформирования архитектуры мировой экономики в сторону субъективного истолкования правил международной торговли для реализации конкретных задач и интересов.

В государствах евразийской «пятерки» улучшается инвестиционный климат, о чем свидетельствует повышение позиций государств–членов ЕАЭС (стран Союза) в международных рейтингах. Так, положение стран Союза в рейтинге «Ведение бизнеса» вплотную приблизилось к тридцатке мировых экономик, по «Индексу глобальной конкурентоспособности» Всемирного экономического форума страны Союза по итогам 2018 года заняли 45-е место из 140 экономик, по «Индексу эффективности логистики» ЕАЭС переместился с 98-го на 76-е место (сразу на 22 пункта) по сравнению с уровнем 2016 года.

Одним из «драйверов» экономического роста экономик стран–партнеров ЕАЭС, безусловно, является транспорт. При этом необходимо отметить, что к 2025 году в ЕАЭС планируется снять ограничения при перевозке всеми видами транспорта, сформировать единое транспортное пространство и создать общий рынок транспортных услуг. Данная мера позволит увеличить долю транспортных услуг в ВВП стран партнеров, обеспечить рост грузопотока в рамках взаимной и внешней торговли, совместными усилиями реализовать крупномасштабные проекты в сфере транспортной инфраструктуры, создать новые производства и рабочие места.

Товарная структура экспорта стран–основоположников ЕАЭС – России, Беларуси и Казахстана, а также практически 40 % рост товарооборота стран ЕАЭС с Китаем за последние 5 лет обуславливают главенствующую роль железнодорожного транспорта в процессе повышения связности единого

транспортного пространства ЕАЭС и повышения объемов экспорта транспортных и сопутствующих услуг.

В рамках ЕАЭС разработаны определенные документы стратегического характера в направлении интеграции транспортных систем, к примеру, утверждены Основные направления скоординированной транспортной политики, а также две «дорожные карты» на 2018–2020 годы, в сфере железнодорожного транспорта определены порядок и условия доступа перевозчиков государств ЕАЭС на приграничные участки сопредельной инфраструктуры.

В практической плоскости запущен первый евразийский пилотный проект по реализации контейнерных перевозок на маршруте от западных границ КНР до границы с Польшей – Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс (ОТЛК ЕРА).

В целом необходимо признать, что растущий объем контейнерных перевозок в настоящее время является основным фактором дальнейшей взаимointegrации транспортных систем стран ЕАЭС, как в экономическом, так и нормативно-правовом аспектах.

Так, за 9 месяцев 2020 года Российскими железными дорогами в транзитном сообщении перевезено порядка 16 млн т грузов, что почти на 10 % меньше показателей аналогичного периода прошлого года. Вместе с тем, сегмент транзитных контейнерных перевозок за 9 месяцев 2020 года вырос на 35 % к аналогичному периоду прошлого года до 560 тыс. ДФЭ, в том числе на 60 % по маршруту «Китай – Европа – Китай» до 390 тыс. ДФЭ.

Важно отметить значительное увеличение доли контейнерных перевозок в общей структуре транзитных перевозок по сети железных дорог, с 19 % до 30 %, в первую очередь, благодаря росту перевозок по направлению «Китай – Европа – Китай».

Помимо увеличения перевозок «Китай – Европа – Китай», сохранили положительную динамику транзитные контейнерные перевозки по маршруту «Китай – Беларусь – Китай». Их объем вырос на 47 %, составив порядка 53 тыс. ДФЭ.

Основными предпосылками, оказывающими положительное влияние на динамику роста высокотехнологичных контейнерных перевозок являются: формирование оптимальных и стабильных тарифных условий, учитывающих конъюнктуру рынка и конкуренцию с другими видами транспорта и альтернативным направлениям перевозок; реализация российской стороной постановления Правительства Российской Федерации от 21 августа 2020 г. № 1265 «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета ОАО «РЖД» на возмещение недополученных доходов, возникающих в результате установления льготных тарифов на транзитные перевозки по территории Российской Федерации железнодорожным транспортом общего

пользования грузов в контейнерах»; развитие цифровых сервисов и технологических решений в части:

– осуществления интермодальной перевозки с оформлением электронных документов, в том числе товаросопроводительных;

– перевозки контейнеров в длинносоставных контейнерных поездах на колее 1520 мм;

– увеличения средней маршрутной скорости транзитных контейнерных поездов, которая в текущем году составила 1037 км/сут, что на 39 км/сут выше планового показателя на 2020 год. А в рамках сервисов АО «ОТЛК ЕРА» скорость достигает 1394 км/сут.

С учетом изложенного, дальнейшие шаги по развитию интеграции железнодорожных транспортных систем стран-партнеров ЕАЭС могут быть сосредоточены на формировании общей Концепции развития контейнерных перевозок на инфраструктуре «пространства 1520» с учетом современных трендов конъюнктуры внешнего и внутреннего транспортно-логистического рынка с отражением вопросов перевода фитинговых платформ в разряд «универсальных» подвижного состава, разработки эффективных технических и технологических решений с боковой разгрузкой, унификации форм электронного документооборота для сквозной цифровизации оформления единой транспортной накладной, подготовки предложений по эффективному распределению и оснащению терминально-складской инфраструктуры.

В последующем реализация данных мер на базе экономических и внешнеэкономических интересов стран-партнеров ЕАЭС и соответствующих железнодорожных администраций позволит сформировать каркас экономической модели евразийской железнодорожной интеграции с учетом моделей свободного рынка, общего рынка с национальным протекционизмом либо совершенствования существующей системы.

### **Список литературы**

1 Договор о ЕАЭС : нормативно-правовая база ЕЭК [Электронный ресурс]: Официальный сайт Евразийской экономической комиссии. – Режим доступа : <https://docs.eaeunion.org/ru-ru>. – Дата доступа : 08.07.2020.

2 О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года [утв. Указом Президента РФ № 204: принято 7 мая 2018 г.] // Собрание законодательства РФ. – 2018. – № 20. – Ст. 2817.

3 ОТЛК ЕРА [Электронный ресурс] : официальный сайт. – Режим доступа : <https://www.utlc.com/era/> – Дата доступа : 24.08.2020.

---

### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ:**

■ Раровский Павел Евгеньевич, г. Самара, Самарский государственный университет путей сообщения, доцент кафедры «Менеджмент и логистика на транспорте», помощник начальника Куйбышевской железной дороги – филиала ОАО «РЖД», канд. эконом. наук, доцент, [rarovski@gmail.com](mailto:rarovski@gmail.com).