

УДК 656.07

*А. А. ХОРОШЕВИЧ, аспирант, С. А. ПЕЛИХ, доктор экономических наук, Академия управления при Президенте Республики Беларусь, г. Минск*

## РАЗВИТИЕ ВЫСОКОСКОРОСТНОГО ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА КАК НЕОБХОДИМОГО ЭЛЕМЕНТА ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ЭКОНОМИКИ СТРАНЫ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

Отражены возможные варианты развития экономики транспорта Российской Федерации и Республики Беларусь в среднесрочной и долгосрочной перспективе, в рамках которых обоснована целесообразность повышения эффективности перевозок по территории Беларуси. В качестве основного направления повышения качества перевозок предложена организация высокоскоростного движения на конкретных участках железнодорожных путей.

**В**ведение. Современный этап развития международных отношений характеризуется двумя основными разнонаправленными процессами: с одной стороны, наблюдается активное создание интеграционных объединений, с другой – некоторое обособление экономик отдельных стран, направленное на обеспечение максимальной экономической безопасности. При этом целью первого и второго направлений является получение исключительных конкурентных преимуществ, позволяющих выигрывать в борьбе за международные рынки.

Как и любые глобальные тенденции, выявленные везания оказывают значительное влияние на открытую экономику Республики Беларусь. Так, результатом активизации интеграционных процессов стало создание ЕАЭС – международного экономического объединения, появившегося на базе Таможенного союза и Единого экономического пространства и функционирующего с января 2015 года. Сейчас членами ЕАЭС являются Россия, Армения, Беларусь, Казахстан и Киргизия. В итоге проявления тенденции обособления (в первую очередь экономики Российской Федерации, обусловленного введенными в адрес данной страны санкциями) произошло изменение объемов и структуры товарных потоков, следующих через территорию Беларуси.

Наблюдающиеся трансформации могут быть в значительной степени объяснены сложившимися внешне-торговыми связями, характеризующимися преобладанием торговых отношений с Российской Федерацией, которая исторически является стратегическим партнером Республики Беларусь и основным поставщиком ресурсов, что обуславливает высокую степень зависимости белорусской экономики от направлений развития, реализуемых в России. В сложившихся экономических и политических условиях, особенно актуальным для Беларуси является определение отраслей, развитие которых было бы целесообразным при любом курсе развития Российской Федерации.

В настоящее время перед Российской Федерацией стоит проблема выбора одного из двух векторов развития:

- дальнейшего углубления автономии и перехода к автаркии (экономическому режиму самообеспечения страны, в котором минимизируется внешний товарный оборот) как продолжения ранее представленного ответа на введенные санкции (ограничение импорта продовольствия);

- установления благоприятного климата для взаимного сотрудничества со странами Европы и повышения объемов внешней торговли, в том числе сырьевыми ресурсами.

В основе реализации каждого из данных векторов лежит свой политический курс и алгоритм экономического развития, который в условиях сближения экономик России, Армении, Беларуси, Казахстана и Киргизии в рамках ЕАЭС станет не просто программой развития отдельной страны, а долгосрочным планом функционирования интеграционного объединения, являющимся особенно актуальным в условиях глобализации мирового торгово-экономического пространства. При этом для Беларуси важно развитие отраслей, успешное функционирование которых будет необходимо в любом из выбранных вариантов. Для Республики Беларусь, получающей значительные преимущества от географического положения, одной из таких отраслей являются грузовые перевозки, в том числе перевозки железнодорожным транспортом. Как в условиях установления автаркии, так и в условиях восстановления тесного сотрудничества со странами Запада будет наблюдаться необходимость стабильного функционирования железнодорожного транспорта страны, предполагающего качественную доставку грузов в кратчайшие сроки, что возможно лишь при развитии высокоскоростной железной дороги. Так, при выборе варианта развития, предполагающего восстановление внешнеторговых отношений с европейскими странами, весьма актуальной станет реализация выдвинутой Китайской Народной Республикой глобальной концепции Шелкового пути, адаптированной к реалиям XXI века и получившей название «Один пояс – один путь». Современный вариант Шелкового пути направлен на организацию прямых перевозок грузов из Китая в страны Европы по суше («Экономический пояс Шелкового пути») и по морю («Морской путь XXI века»). Реализация сухопутной части проекта обуславливает необходимость реализации ряда инфраструктурных проектов, в том числе улучшения железных дорог и автотрасс [1, с. 16–17].

По территории Республики Беларусь Шелковый путь пройдет по второму общеевропейскому транспортному коридору, пролегающему по городам Орша, Минск, Барановичи, Брест в направлении Польши. Также будут задействованы железнодорожные пути, относимые к девятому общеевропейскому транспортному коридору и идущие по направлению Украина – Литва. В настоящее время данные пути позволяют осуществлять высокоскоростные перевозки грузов, т. е. при реализации инициативы «Экономический пояс Шелкового пути» Беларусь сможет обеспечить качественную доставку грузов по обозначенным направлениям.

Однако наряду с основными направлениями перевозки грузов важно предоставление возможности разнонаправленного распределения приходящих грузопотоков, что возможно лишь при строительстве высокоскоростных магистралей и по второстепенным направлениям, являющимся частью инфраструктурных проектов стран-соседей. Особое значение имеет реализация проекта «Зубр» (ZUBR), в рамках которого железнодорожный маршрут прокладывается по территории Республики Беларусь так, что предоставляется возможность не только проведения грузопотоков из России в Польшу, но и грузопотоков, следующих из Китая через территорию Украины (с Ильчевского порта) по направлению Европейского союза [2, с. 84]. Кроме того, в рамках данных путей возможно перераспределение грузов, следующих с территории России в направлении Украины и Латвии (рисунок 1).

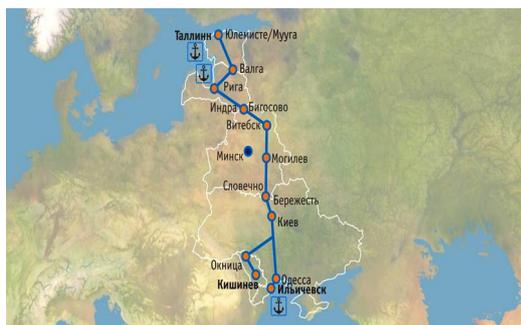


Рисунок 1 – Маршрут обеспечения экспортно-импортных перевозок через порты Балтийского и Черного морей контейнерными поездами ZUBR

Таким образом, при реализации Российской Федерацией политики тесного взаимодействия с различными странами и участия в проекте «Экономический пояс Шелкового пути» для Республики Беларусь важно развитие железнодорожных путей по направлениям Орша – Витебск – Полоцк – Бигосово – граница с Латвией и Орша – Могилев – Жлобин в направлении их электрификации и организации высокоскоростной доставки грузов.

Электрификация путей Орша – Могилев – Жлобин необходима также в случае автономного развития Российской Федерации в рамках ЕАЭС или Союзного государства, что, по мнению ряда ученых, вполне вероятно в сложившихся политических условиях. В данном случае основой экономики обеих стран Союзного государства станут вертикально интегрированные структуры, представляющие собой экономическое, финансовое и организационное слияние независимых ранее хозяйствующих субъектов, участвующих на разных технологических стадиях производственного процесса в производстве, распределении и сбыте продукции с целью получения дополнительных конкурентных преимуществ на рынке [3, с. 4]. Организационными формами вертикально интегрированных хозяйствующих субъектов могут выступать такие, как холдинговая компания, вертикально интегрированный концерн, стратегический альянс и транснациональная корпорация (ТНК).

В целом формирование вертикально интегрированных структур представляет собой целенаправленный процесс, обеспечивающий достижение стратегических целей развития предприятий и отраслей. На современном этапе развития экономики России, создание вертикально интегрированных концернов и холдингов является весьма эффективным способом повышения конку-

рентоспособности продукции и страны в целом. При этом в условиях развития Союзного государства довольно значительные объемы переработки будут происходить на территории Республики Беларусь. В данном случае возможно возрождение схемы взаимодействия стран, предполагающей поступление больших объемов сырья в белорусский «сборочный цех» с целью производства конечного продукта.

Таким образом, организация интегрированных структур в рамках Союзного государства предполагает значительные потоки сырья в Республику Беларусь и обратные потоки готовой продукции в Российскую Федерацию, которые должны иметь хорошее инфраструктурное обеспечение, т. е. должно быть организовано такое транспортное сообщение, которое позволяло бы быстро и качественно доставлять грузы между странами. В целом в условиях автаркии кроме развития ранее предложенных направлений важна электрификация направлений Барановичи – Лунинец – Калинковичи и Калинковичи – Гомель – Закопытье, в рамках которых возможна организация высокоскоростных грузовых перевозок с территории Российской Федерации через г. Брянск.

Обобщение и графическое представление перспективных направлений на карте железнодорожных линий позволяет сформировать перспективный план развития высокоскоростного электрического железнодорожного транспорта в Республике Беларусь (рисунок 2).

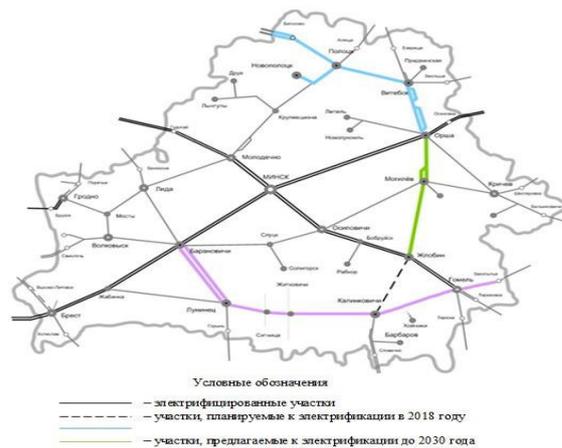


Рисунок 2 – Перспективный план электрификации железной дороги

Предложенный план позволит организовать на территории страны качественное транспортное сообщение и обеспечить быструю доставку грузов в больших объемах, что в любом из вариантов развития России и ЕАЭС позволит получить определенные конкурентные преимущества.

Целесообразность мероприятий по развитию высокоскоростного электрического железнодорожного транспорта в стране в современных экономических и политических условиях можно обосновать при рассмотрении одного из перспективных направлений – Орша – Могилев – Жлобин. Выбор именно данного участка железной дороги обусловлен его повышенной эксплуатацией как в случае развития взаимоотношений России со странами Европейского союза, так и в случае обособления страны (в данном случае рост будет обусловлен наличием крупных перерабатывающих предприятий по пути следования).

Стоит отметить, что по предварительным оценкам специалистов Белорусской железной дороги электри-

фикация данного участка обойдется в 95,04 млн руб. с НДС. Кроме того, для закупки нового подвижного состава дополнительно будет затрачено 43,68 млн руб. Совокупные плановые инвестиции в электрификацию участка Орша – Могилев – Жлобин в данном случае составят 138,72 млн руб. Эффектом от проведения мероприятий и повышения качества оказываемых услуг по перевозке грузов станет рост грузооборота. С целью оценки получаемого эффекта важно представить текущую статистику по данному направлению в разрезе его участков в 2015 г. (таблица 1).

Таблица 1 – Грузооборот участков

Участок	Грузооборот по везу, тыс. т·км по направлениям		Грузооборот в транзитном сообщении, тыс. т·км нетто
	четное	нечетное	
Орша – Могилев	17527	62383	49868
Могилев – Жлобин	47521	169046	66386

Следует отметить, что на участке Орша – Могилев грузооборот в транзитном сообщении в 2015 г. составил: в нечетном направлении – 7325, в четном – 42543, а грузооборот по вывозу – 154102 тыс. т·км нетто (в т. ч. по направлениям: нечетное – 33618, четное – 120483 тыс. т·км нетто). В нечетном направлении местного сообщения на участке Орша – Могилев было освоено 103386 тыс. т·км нетто. На участке Могилев – Жлобин грузооборот по вывозу составил 218024 тыс. т·км нетто и в местном сообщении – 63752 в нечетном направлении и 169487 тыс. т·км нетто – в четном направлении.

Электрификация путей в рамках рассматриваемого направления, при условии сохранения наблюдаемых в настоящее время тенденций и планового повышения объемов производства предприятий, приведет к росту грузооборота на 26,7 % и 32,0 % к 2020 году для участков Орша – Могилев и Могилев – Жлобин соответственно (прогнозные показатели специалистов Белорусской железной дороги). Следовательно, при реализации политики автаркии и развития вертикальных интеграционных объединений или активизации доставки грузов из Украины, произойдет более высокое повышение грузооборота на рассматриваемых участках, которое в рамках статьи оценим в пределах не менее 50 % к 2020 году, т. е.:

– для участка Могилев – Жлобин произойдет рост с погрузки готовой продукции со стороны предприятий ОАО «Мозырский НПЗ», ОАО «Беларуськалий», ОАО «Доломит» и ОАО «Нафтан», а в случае активизации взаимодействия с другими странами – рост доставки грузов из Китая через территорию Украины (с Ильчевского порта) и Беларуси в страны Европы и Россию;

– для участка Орша – Могилев произойдет рост с 420883,0 тыс. т·км нетто до 631324,5 тыс. т·км нетто; 734216,0 тыс. т·км нетто до 1101324,0 тыс. т·км нетто.

При этом основное влияние на рост грузопотоков в рамках автаркии окажет повышение разгрузки сырья. Отмеченное повышение грузооборота приведет к получению Белорусской железной дорогой дополнительных доходов и дополнительной прибыли, которая будет увеличена также за счет сокращения эксплуатационных за-

трат. Так, в результате электрификации железнодорожных путей за счет уменьшения расходов на топливно-энергетические ресурсы в рамках грузовых перевозок произойдет сокращение затрат приблизительно на 5,0–6,5 % (прогнозные показатели). При среднем снижении себестоимости 1 т·км на 6,0 % к уровню 2015 г. и одновременном повышении грузооборота, Белорусской железной дорогой будет получен годовой эффект в размере 12,49 млн руб. [4]. Полученное значение представляет собой минимальный эффект от реализации мероприятий по развитию высокоскоростного электрического железнодорожного транспорта в стране. Данный эффект при отмеченных ранее объемах инвестиций позволит окупить произведенные вложения в целом через 11 лет (без учета фактора времени) и в дальнейшем обусловит получение значительных доходов.

**Заключение.** Таким образом, в условиях неопределенности и отсутствия точного прогноза будущих взаимоотношений Российской Федерации со странами Запада, в рамках экономики Республики Беларусь важно развитие отраслей, которые позволят получать доходы в любых условиях хозяйствования. При этом географическое положение страны и основные аспекты ее сотрудничества со странами-соседями обуславливают необходимость развития отрасли перевозок, в рамках которой особое значение имеют перевозки железнодорожным транспортом. С целью повышения качества и скорости доставки грузов предлагается организация в Республике Беларусь высокоскоростных электрических железнодорожных перевозок по всем используемым направлениям. Перспективными направлениями электрификации являются железнодорожные участки Орша – Витебск – Полоцк – Бигосово – Госграница с Латвией, Орша – Могилев – Жлобин, Барановичи – Лунинец – Калинковичи и Калинковичи – Гомель – Закоптые.

#### Список литературы

- 1 Шумилин, А. Г. Белорусско-китайское научно-техническое и инновационное сотрудничество: текущее состояние, потенциал и перспективы / А. Г. Шумилин // Проблемы сопряжения Экономического пояса Шелкового пути и Евразийского экономического союза : материалы Второго белорусско-китайского гуманитарного научного форума, Минск, 2017 г. / Ин-т экономики НАН Беларуси. – Минск : Право и экономика, 2017. – С. 13–21.
- 2 Турбан, Г. В. Международные грузоперевозки и свобода транзита Европейский союз – Беларусь – Китай / Г. В. Турбан // Проблемы сопряжения Экономического пояса Шелкового пути и Евразийского экономического союза : материалы Второго белорусско-китайского гуманитарного научного форума, Минск, 2017 г. / Ин-т экономики НАН Беларуси. – Минск : Право и экономика, 2017. – С. 79–87.
- 3 Кожевников, С. А. Формирование технологических цепочек добавленной стоимости в форме вертикальной интеграции / С. А. Кожевников // Вопросы территориального развития. – 2016. – № 3 (33). – С. 1–16.
- 4 Транспорт и связь Республики Беларусь (2016) / Нац. стат. комитет Респ. Беларусь. – Минск, 2016. – 115 с.

Получено 20.04.2018

**A. A. Horoshevich, S. A. Pelih.** The development of high-speed electric railway transport as a necessary element of the national economy functioning in the modern context.

The article reflects possible ways of the development of the Russian Federation and the Republic of Belarus in the mid-term and long-term, within these terms the reasonability of the improvement of the transportation effectiveness on the territory of the Republic of Belarus was substantiated. As a key direction of the transportation quality improvement, we offer the organization of the high-speed movement on the specific railroad sections.