

УДК 339.9

**НАПРАВЛЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА
ХОЛДИНГА «РЖД»****Лукаш А.С.***ВГУЭС «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса», Владивосток,
e-mail: nastena2604@gmail.com*

В данной статье представлены основные направления международного сотрудничества в сфере ж/д перевозок, проекты реализуемые холдингом «РЖД» с целью развития международной деятельности и выхода на зарубежные транспортные рынки. В этой области предусматривается развитие международных транспортных коридоров, способствующих привлечению транзитных грузопотоков, выход на рынки стран «Пространства-1520», участие в зарубежных проектах по строительству железнодорожной инфраструктуры, в перевозочном и логистическом бизнесе. Для реализации представленных планов требуются крупные капитальные вложения, в том числе за счет государственных инвестиций, так как транспортная инфраструктура является, прежде всего, элементом национальной безопасности. Развитие конкуренции на рынке железнодорожных грузовых перевозок формируется под влиянием увеличения численности участников, расширения географии внешнеэкономических связей России, а также развития региональных транспортных коридоров.

Ключевые слова: холдинг РЖД, международное сотрудничество, международные проекты, стратегия

**DIRECTIONS FOR INTERNATIONAL COOPERATION OF GROUP
«RUSSIAN RAILWAYS»****Lukash A.S.***VSUES «Vladivostok State University of Economics and Service», Vladivostok,
e-mail: nastena2604@gmail.com*

This article provides the main directions of international cooperation in the sphere of railway transportations, and projects realized by RZhD holding for the purpose of development of international activity and entry into foreign transport markets. For this purpose it is necessary to develop the international transport corridors promoting attraction of transit freight traffics, entry into the markets of the countries «Space-1520», participation in foreign projects on construction of railway infrastructure, in transportation, and logistics business. For implementation of the submitted plans are required large capital investments, including due to the state investments as the transport infrastructure is, first of all, an element of national security. Development of competition in the market of rail freight transportation is formed under the influence of increase in number of participants, expansion of geography of foreign economic relations of Russia, and also development of regional transport corridors.

Keywords: holding «Russian Railway», international cooperation, international projects, strategy

Одной из задач холдинга «РЖД» является развитие международной деятельности и выход на зарубежные транспортные рынки. В этой области предусматривается развитие международных транспортных коридоров, способствующих привлечению значительных грузопотоков, выход на рынки стран «Пространства-1520», участие в зарубежных проектах по строительству железнодорожной инфраструктуры, в перевозочном и логистическом бизнесе [6].

Пространство 1520 (1520 мм – официальная ширина колеи железных дорог стран СНГ, Балтии, Монголии и Финляндии. Общая протяженность железных дорог на «пространстве 1520» составляет свыше 150 тыс. км) – наиболее интегрированный железнодорожный комплекс в мире, важнейшая инфраструктура международного сотрудничества на стыке Европы и Азии, фактор, создающий условия для глубокой экономической интеграции стран СНГ и Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС) со странами Евросоюза и Ази-

атско-Тихоокеанского региона. Новый импульс интеграции связан с созданием Единого экономического пространства (ЕЭП) и Таможенного союза (ТС) России, Белоруссии и Казахстана, в рамках которых уже сняты многие барьеры для товародвижения, последовательно сближаются тарифы, идут процессы реформирования железных дорог. Эти шаги позволяют создать единое в экономическом смысле железнодорожное пространство 1520 от Азиатско-Тихоокеанского региона до границ Евросоюза. Эта система должна опираться на новые реалии и на период, как минимум, до 2050 г. способствовать решению задач, связанных с международной торговлей и транзитом, быть открытой и гибкой для обеспечения глобальной конкурентоспособности [2].

Роль ОАО «РЖД» в развитии экономики регионов, сохранении стратегического единства государства и реализации международного транзитного потенциала России трудно переоценить. Поэтому результаты реформирования железнодорожной отрасли во мно-

гом определяют успех развития государства по перечисленным направлениям [4].

Специфика транспортной системы России обуславливает ведущую роль железных дорог в обеспечении внешнеторговых перевозок, поскольку на их долю приходится около половины экспортно-импортных перевозок, большая часть которых осуществляется через морские и речные порты [1].

В Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года международная деятельность холдинга «РЖД» определена по следующим основным направлениям [7]:

- развитие международных транспортных коридоров, проходящих через территорию России;

- транспортное обеспечение ВЭС России, в том числе посредством комплексного развития инфраструктуры российских морских портов и подходов к ним;

- создание транспортных логистических центров за рубежом с продлением железнодорожных линий колеи шириной 1520 мм на территорию государств Европы и Корейский полуостров;

- реализация совместных проектов крупнейшими международными транспортными компаниями; участие в инфраструктурных проектах за рубежом; участие в капиталах зарубежных транспортных компаний;

- формирования унифицированного правового пространства в сфере международных сообщений;

- развитие партнерства со странами пространства 1520, направленное на выработку совместной стратегии развития железнодорожной сети;

- повышение эффективности функционирования железнодорожных пограничных переходов.

Развитие международных транспортных коридоров и реализация железнодорожного транзитного потенциала предполагает в частности проведение согласованной тарифной политики и обоснованное снижение транспортных затрат и повышение уровня транспортного обслуживания за счет развития транспортно-логистической и информационной инфраструктуры перевозок вдоль трассы международных транспортных коридоров [7].

Следует отметить, что Россия участвует в работе Организации сотрудничества железных дорог, Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН, Экономической и социальной комиссии ООН для Азии и Тихого океана, Международного союза железных дорог, Совета по транспортной политике при Интеграционном комитете Евразийского экономического сообщества.

Борьба за привлечение транзитных грузов становится важнейшим фактором международного позиционирования государств, так как транзит, по своей сути, является экспортом транспортных услуг, предоставляемых национальными компаниями грузовладельцу и перевозчику. Важными задачами для РЖД в этом отношении являются:

- ускорение товародвижения между Европой, Россией, странами СНГ и Азиатско-Тихоокеанского региона в результате применения сквозных логистических технологий;

- повышение привлекательности евроазиатских перевозок по международным транспортным коридорам, проходящим по территории Российской Федерации;

- динамичное развитие интермодальных перевозок и освоению новых географических сегментов рынка;

- увеличение рабочих мест в регионах, прилегающих к новым маршрутам, в частности за счет строительства новых терминальных мощностей.

20 мая 2014 г. в Шанхае в рамках визита Президента Российской Федерации В.В. Путина в Китай подписано Соглашение о стратегическом сотрудничестве между ОАО «РЖД» и «Китайскими железными дорогами».

В развитие этих договоренностей стороны проводят системную работу по целому ряду направлений:

- развитие пограничных железнодорожных переходов между двумя странами в целях увеличения пропускной и провозной способности железных дорог и увеличения объемов международных пассажирских и грузовых железнодорожных перевозок;

- развитие контейнерных перевозок в международном железнодорожном сообщении, увеличение интенсивности пропуска контейнерных поездов для привлечения дополнительных объемов грузов;

- развитие сотрудничества между операторами контейнерных перевозок и логистическими компаниями;

- развитие железнодорожных транспортных коридоров между Китаем и Европой, проходящих через территорию России и других стран, в целях формирования устойчивого спроса и повышения привлекательности контейнерных перевозок в сообщении Китай – Европа;

- сотрудничество в области развития инфраструктуры и строительства трансграничной железнодорожной инфраструктуры;
- взаимодействие в области научно-технического сотрудничества и инноваций.

В настоящее время железнодорожные грузовые перевозки между Россией и Китаем осуществляются через пограничные переходы Забайкальск – Маньчжурия, Гро-

деково – Суйфэньхэ, Махалино – Хуньчунь, а также Наушки – Сухэ-Батор (транзитом по территории Монголии), Достык – Алашанькоу (транзитом по территории Казахстана), через припортовые станции.

В соответствии со Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года запланировано дальнейшее развитие железнодорожной инфраструктуры на подходах к пограничному переходу Забайкальск – Маньчжурия.

Кроме того, в период с 2016 по 2030 гг. планируется повышение пропускной способности пограничного перехода Гродеково – Суйфэньхэ за счет укладки вторых путей на лимитирующих перегонах участка Усурийск – Гродеково.

В соответствии с программой сотрудничества между регионами Дальнего Востока и Восточной Сибири России и северо-востока Китайской Народной Республики на период до 2018 года частным бизнесом прорабатывается проект по созданию нового пограничного перехода между Россией и Китаем Нижнеленинское – Тунцзян. ОАО «РЖД» обеспечивает реконструкцию железнодорожной линии Биробиджан – Ленинск.

С 2014 года начали осуществляться на регулярной основе перевозки каменного угля и руды из России в регионы Северо-Восточной Азии и Китая через железнодорожный пограничный переход Махалино – Хуньчунь.

С учетом роста экономики северо-восточных провинций Китая одним из перспективных направлений развития сотрудничества является обеспечение перевозок грузов в крупнотоннажных контейнерах из северо-восточных провинций Китая, не имеющих прямого выхода к морю, через российские порты Дальнего Востока в Японию, Республику Корея и в обратном направлении [5].

Все официальные инициативы (и со стороны Китая, и со стороны России) расширяют рамки возможностей для двустороннего торгового и инвестиционного сотрудничества. Широкомасштабные транспортные проекты с Китаем дают новые возможности регионального развития. При этом важно, чтобы российские регионы и бизнес сумели использовать эти возможности современного этапа российско-китайских отношений для привлечения технологических инвестиций из Китая в приоритетные сектора экономики [3].

В рамках международной деятельности РЖД реализует следующие крупные проекты:

- организация прямого железнодорожного сообщения Москва – Братислава – Вена с использованием колеи шириной 1520 мм и созданием логистико-провайдерского центра в районе г. Вены. По предварительной оценке, к нему будет экономически тяготеть обширная территория Южной

Германии, Швейцарии, юго-восточной части Франции, Австрии, Словении, Чехии, Венгрии, Словакии, Сербии, севера Хорватии, севера Италии, юго-западного региона Польши. Это страны и регионы с высоким внешнеэкономическим потенциалом, в значительной своей части ориентированным на Россию, страны СНГ, государства Восточной, Юго-Восточной и Южной Азии;

- создание логистических центров в пунктах стыка линий с разной шириной колеи и в морских портах Дальнего Востока – для обеспечения торговли России с Японией, Республикой Корея и другими странами Азиатско-Тихоокеанского региона, а также для евро-азиатских связей;

- реконструкция участка северокорейской железной дороги Хасан – Раджин (колея шириной 1520 мм) с выходом на Транссибирскую железнодорожную магистраль и создание логистического центра в г. Раджин (КНДР) [7].

Таким образом, перед группой «РЖД» стоят масштабные задачи в сфере международного сотрудничества. Важная роль железнодорожных перевозок требует крупных капитальных вложений, в том числе за счет государственных инвестиций, так как транспортная инфраструктура является, прежде всего, элементом национальной безопасности. Развитие конкуренции на рынке железнодорожных грузовых перевозок формируется под влиянием увеличения численности участников, расширения географии внешнеэкономических связей России, а также развитии региональных транспортных коридоров.

Список литературы

1. Балалаев А.С. Логистика взаимодействия железнодорожного и морского транспорта при внешнеторговых перевозках / А. С. Балалаев, П. В. Куренков // Логистика сегодня – 2010. – № 4 – С. 17–22.
2. Дмитриев М.Э. Пространство 1520: перспективы интеграции / М.Э. Дмитриев // Транспорт Российской Федерации. – 2012. – № 5(42) – Портал для специалистов транспортной отрасли [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.rostransport.com/article/69/>
3. Жилина Л.Н. Россия в системе интересов китайского бизнеса / Л.Н. Жилина, А.О. Строганов // Фундаментальные исследования. – 2015. – № 11 (7). – С. 1425–1430.
4. Красовский А.Е. Децентрализация ОАО «РЖД» открывает шлагбаум для экономики страны / А.Е. Красовский // Транспорт РФ – Портал для специалистов транспортной отрасли [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://www.rostransport.com/article/2908/?sphrase_id=12827.
5. ОАО «РЖД» в мировой транспортной системе // Официальный сайт холдинга «РЖД». – Режим доступа: http://inter.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5009&layer_id=3290&id=1359.
6. Описание стратегии и миссии холдинга «РЖД» Общества // Официальный сайт холдинга «РЖД». – Режим доступа: http://doc.rzd.ru/doc/public/ru?STRUCTURE_ID=704&layer_id=5104&id=6396.
7. О Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года. Распоряжение Правительства РФ от 17.06.2008 № № 877-р. Дата официального опубликования: 30.03.2011. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://doc.rzd.ru/doc/public/ru?STRUCTURE_ID=704&layer_id=5104&id=3997#5478.