

ПРОСТРАНСТВО 1520 И ЕВРАЗИЙСКАЯ ИНТЕГРАЦИЯ: ПРОБЛЕМЫ, ТЕНДЕНЦИИ, РЕШЕНИЯ

АННОТАЦИЯ

В статье представлена та исключительно важная роль, которую играет сотрудничество Российских железных дорог с железнодорожными администрациями стран на постсоветском пространстве благодаря тому, что железные дороги многих стран имеют одну ширину рельсового пути – 1520 миллиметров. «Пространство-1520» является наиболее интегрированным железнодорожным комплексом в мире, важнейшей инфраструктурой международного сотрудничества на стыке Европы и Азии. Пространство 1520 – это важнейший фактор в деле глубокой экономической интеграции стран СНГ и Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС) со странами Евросоюза и Азиатско-Тихоокеанского региона. В статье характеризуются проблемы, существующие в «пространстве 1520», и усилия по их решению.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт; «пространство 1520»; «широкая колея»; транспортный коридор; грузооборот; евразийская интеграция; модернизация.

FORTUNATOV V. V.

SPACE 1520 AND EURASIAN INTEGRATION: ISSUES, TRENDS, AND SOLUTIONS

ABSTRACT

The article is the crucial role played by the cooperation of Russian railways with railway administrations of countries on post-Soviet space due to the fact that the railways in many countries have one-track width of 1520 mm. «Space-1520» is the most integrated rail complex in the world, the essential infrastructure of international cooperation at the crossroads of Europe and Asia. 1520 space is a critical factor in deepening economic integration of CIS countries and the Eurasian Economic Community (EurAsEC) with the countries of the European Union and the Asia-Pacific region. The article characterized the problems in “space 1520, and efforts to address them.

Keywords: railway transport; “space 1520”; “broad gauge” transport corridor; turnover of Eurasian integration; modernization.

Среди железнодорожников в советский период железные дороги воспринимались как «государство в государстве». В постсоветский период к Российской Федерации из 140 тыс. км железнодорожной сети отошло больше половины.

На территории России правопреемником МПС СССР выступило Министерство путей сообщения РФ, руководители которого в условиях радикальных рыночных реформ смогли сохранить единый железнодорожный комплекс. Перевод на рыночные начала авиационного, автомобильного, морского и речного транспорта имел катастрофические последствия.

Железнодорожному транспорту России пришлось пережить тяжелые времена. В 1990-е годы новые железные дороги практически не строились. Тысячи километров рельсовых путей были демонтированы. Ухудшалось состояние вокзалов, пригородных поездов и поездов дальнего следования.

Проводившаяся в 2001-2010 гг. структурная реформа на железнодорожном транспорте не сопровождалась очевидными успехами, улуч-

шением количественных и качественных показателей важнейшей инфраструктурной отрасли. В то же время в полной мере выявилась значимость сохранения «пространства 1520», как это стали называть, для развития и углубления евразийской интеграции (3).

Совет по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества Независимых Государств был создан в 1992 г. главами правительств стран СНГ. Благодаря деятельности Совета удалось сохранить технологическое единство железнодорожной сети, обеспечить согласованное развитие инфраструктуры и тарифной политики железных дорог стран Содружества. На заседаниях Совета подписываются двусторонние и трехсторонние документы, согласовываются и утверждаются графики курсирования пассажирских и грузовых поездов, устанавливается порядок взаиморасчетов и взаимозачетов.

«Пространство 1520» считается профессиональным железнодорожным термином, который отражает тот факт, что официальная колея железных дорог стран СНГ со времен СССР составляла 1520 миллиметров (мм). Именно

такая ширина колеи была по ряду соображений принята еще в дореволюционной России при строительстве Николаевской железной дороги (1843-1851) и в последующем. Во всех республиках СССР железнодорожники «бежали по одним рельсам», на многие проблемы развития железнодорожного комплекса смотрели с близких, если не одинаковых позиций. Колею в 1520 мм часто называют «широкой» в сравнении с «узкой», европейской колеей в 1435 мм. Следует иметь в виду, что в Испании, на основной сети железных дорог используется иберийская колея (1668 мм), то есть шире нашей «широкой» колеи. Но на скоростных линиях используется стандартная европейская колея в 1435 мм.

Линии «широкой колеи» составляют около 153 тыс. км. Это 15% от всей протяженности мировой железнодорожной сети и почти половина протяженности евразийской сети. По ним ежегодно перевозят около 2 млрд. человек, а суммарный объем грузовых перевозок превышает 2,2 млрд. тонн. Всего же на евразийском континенте протяженность железнодорожных линий составляет более 500 тыс. км, на которых эксплуатируется 3 млн. вагонов, 80 тыс. локомотивов и перевозится ежегодно до 7 млрд. т грузов и 13 млрд. пассажиров (1).

В ежегодном докладе президента открытого акционерного общества «Российские железные дороги» О.В. Белозёрова на расширенном итоговом заседании Правления ОАО «РЖД» сообщалось о том, что проектирование первой отечественной высокоскоростной магистрали Москва – Нижний Новгород – Казань движется полным ходом и будет завершено в 2017 г., а также о подготовке проекта строительства железнодорожной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены (2). Тем самым будет прирастать сеть железных дорог с «широкой колеей».

В «пространство 1520» входят Россия, Беларусь, Армения, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Украина, Азербайджан, Грузия, Латвия, Болгария, Финляндия, Литва, Эстония и Иран. Лидирующее место в перевозке грузов железнодорожным транспортом на пространстве 1520 занимают компании России, Украины и Казахстана. Грузо-

напряженность основных линий пространства 1520 является одной из самых высоких в мире.

С 1993 г. действует Соглашение о единой системе управления и использования парка грузовых вагонов (ЕСУПГВ). По данным на 2011 год, парк грузовых вагонов государств – участников СНГ, Грузии и стран Балтии составлял 1,5 млн. вагонов. При этом только 469 тыс. вагонов относились по учету к инвентарному парку и 1031 тыс. составляли вагоны, не принадлежавшие железнодорожным администрациям.

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.

На 64-м заседании Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества, прошедшем 18-19 мая 2016 г. в столице Грузии г. Тбилиси, были подведены итоги работы железных дорог на «пространстве 1520». В 2015 г. по сети железных дорог было перевезено 1,94 млрд. т грузов, что на 1,5% выше принятых обязательств. Однако грузооборот в целом из-за отрицательного влияния мировых кризисных явлений снизился на 1,6%. Существенным стало сокращение перевозки пассажиров в международном сообщении. Перевезено 20,5 млн. пассажиров, что составило около 66% к уровню 2014 г. Наибольшее падение объемов перевозок произошло на железных дорогах Украины, Эстонии, Азербайджана и Туркменистана.

В 2015 г. был ускорен оборот общего вагона на 0,25 суток к установленному нормативу. Увеличилась перевозка грузов в контейнерах на 6,2% в сравнении с планом. На 0,5 суток ускорен оборот контейнеров, в том числе крупнотоннажных – на 0,4 суток.

Председатель Дирекции Совета П.Г. Кучеренко доложил о выполнении решений предыдущего заседания Совета. За прошедший период было проведено 46 заседаний уполномоченных

представителей железнодорожных администраций, профильных комиссий, рабочих и экспертных групп, в том числе два сетевых совещания. В результате было подготовлено около 40 нормативных и технических документов, изменений и дополнений к ним. Так, на трех заседаниях экспертной группы Комиссии вагонного хозяйства было рассмотрено 47 технических условий на постройку грузовых вагонов и извещений об их изменении, а также 97 заявок на внесение дополнений в справочник «Модели грузовых вагонов».

На заседании, как всегда, были утверждены изменения и дополнения в Правила эксплуатации, пономерного учета и расчетов на пользование грузовыми вагонами собственности других государств, Правила эксплуатации и пономерного учета собственных грузовых вагонов, в Правила комплексных расчетов между железнодорожными администрациями и в другие нормативные документы.

В рамках 64-го заседания Совета прошел круглый стол по вопросам кадровой и молодежной политики, участниками которого стали руководители, а также представители молодежных организаций железнодорожных администраций (4).

Уже 26-27 октября 2016 г. в столице Эстонской Республики г. Таллине состоялось 65-е заседание Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества. В нем приняли участие члены Совета – руководители железнодорожных администраций Азербайджанской Республики, Республики Армении, Республики Беларусь, Республики Казахстан, Киргизской Республики, Республики Молдова, Российской Федерации, Республики Таджикистан, Туркменистана, Республики Узбекистан, Украины, ассоциированные члены Совета – руководители железнодорожных администраций Грузии, Латвийской Республики и Финляндской Республики, в соответствии с Положением о Совете – руководители железнодорожных администраций Литовской Республики и Эстонской Республики и Председатель Дирекции Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества.

За полгода, прошедших с момента проведения 64-го заседания, состоялось 43 совещания уполномоченных представителей железно-

рожных администраций, то есть почти столько же, сколько за предыдущий год. На 65-м заседании Совета были подведены итоги работы за 9 месяцев 2016 года. Были разработаны Методика организации и проведения подконтрольной эксплуатации грузовых вагонов и их составных частей по ремонту и обслуживанию, новая редакция Инструкции по ремонту и обслуживанию деталей автосцепного оборудования, другие документы. Обсуждались проблемы реализации Меморандума в области обеспечения единства системы технологического регулирования на «пространстве 1520». В течение девяти месяцев 2016 г. на сети железных дорог действовало 52 конвенции на перевозку грузов и порожних собственных вагонов суммарной продолжительностью действия 24,5 тыс. суток.

На заседании обсуждался вопрос о плане научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ. Положение по НИОКР предусматривает выполнение работ общесетевого характера, которые финансируются и используются всеми железнодорожными администрациями, участвующими в работе Совета. Так, на межгосударственном уровне эксплуатируется более десяти автоматизированных систем и банков данных, разработанных в рамках плана НИОКР. Однако за последние пять лет участие в финансировании работ отдельными железными дорогами сократилось. В плане НИОКР на 2017 г. в разделе «Информатизация» нет ни одной работы, которая бы финансировалась всеми железнодорожными администрациями.

Участники заседания утвердили график движения поездов, план формирования грузовых поездов, порядок направления вагонопотоков в международном сообщении на 2016/2017 год, который вводится с 0 ч. 00 мин. 11 декабря 2016 г. В графике предусмотрено курсирование в международном сообщении 124 пар пассажирских поездов дальнего следования, 27 пар приграничных пригородных поездов, 223 прицепных и беспересадочных пассажирских вагонов по 101 маршруту, 8 почтово-багажных вагонов по 26 маршрутам. В международном сообщении предусмотрено формирование 285 назначений грузовых поездов и 77 пар специализированных контейнерных и котрейлерных поездов.

На 65-м заседании были утверждены итоги проведенной переписи грузовых вагонов, проанализировано состояние взаиморасчетов между железнодорожными администрациями, рассмотрены вопросы Тарифной политики, утверждены Положение о международном центре по экологической безопасности в области железнодорожного транспорта, план совместных действий по повышению качества ремонта и изготовления буксового узла грузовых поездов, план научно-технического развития и т.д. 66-е заседание намечено провести в Москве (5).

Пространство 1520 оценивается сегодня как наиболее интегрированный железнодорожный комплекс в мире, важнейшая инфраструктура международного сотрудничества на стыке Европы и Азии. Пространство 1520 – это важнейший фактор в деле глубокой экономической интеграции стран СНГ и Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС) со странами Евросоюза и Азиатско-Тихоокеанского региона.

Создание Единого экономического пространства (ЕЭП) и Таможенного союза России, Беларуси и Казахстана стало важным импульсом для формирования единого и в экономическом смысле железнодорожного пространства от Азиатско-тихоокеанского региона до границ Евросоюза. Нельзя забывать и о процессе формирования Единого транспортного пространства в Евросоюзе, причем важной задачей является взаимодействие с транспортными системами соседних стран. Активная техническая и экономическая интеграция Единого железнодорожного пространства Евросоюза и «пространства 1520» является назревшей задачей, решению которой пока препятствует сложная международная ситуация.

Транспортная политика стран и объединений на пространстве Евразии постоянно корректируется под влиянием экономических, экологических и политических факторов. Вступление ряда стран Центральной и Восточной Европы и Средиземноморья в Европейский союз, на одном полюсе, и развитие сотрудничества в рамках Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) на другом полюсе требуют соответствующего транспортно-логистического обеспечения.

Участие России, Белоруссии, Казахстана

в различных международных экономических союзах способствует не только ускорению интеграции «пространства 1520», росту общего объема грузовых и железнодорожных перевозок, но и к ужесточит конкуренцию с другими видами транспорта. Расчеты с использованием моделей межотраслевого баланса, обнародованные в аналитическом докладе «Пространство 1520: формула роста в системе экономических и торговых союзов» на VII Международном железнодорожном бизнес-форуме «Стратегическое партнерство 1520» (30 мая – 1 июня 2012 года, г. Сочи), показали, что развитие интеграционных связей в Таможенном союзе позволяет увеличить совокупный ВВП стран-участниц не менее чем на 2,5%.

Не является секретом то, что в странах «пространства 1520» существует и, по некоторым оценкам, нарастает отставание транспортной инфраструктуры, в том числе железнодорожной, от потребностей устойчивого социально-экономического развития. Идея необходимости создания единого транспортного пространства и единой транспортной инфраструктуры давно существует в транспортном профессиональном сообществе. Эта идея должна реализоваться на наднациональном, межгосударственном, континентальном и глобальном уровнях. Однако дело в лучшем случае ограничивается согласованием национальных проектов развития инфраструктуры и решением наиболее очевидных текущих проблем. За рамки первой стадии процесс интеграции транспортных систем не вышел.

По оценкам большинства экспертов, транспортная система Евразии в реальности представляет собой экономически неэффективный конгломерат различных национальных сетей. Железнодорожные перевозки зачастую оказываются неконкурентоспособными с автомобильными перевозками. Возможно, только введение санкций против России со стороны западных и других стран с 2014 года спасло ОАО «РЖД» от значительных возможных потерь, которые прогнозировались в связи с вступлением России в ВТО и предполагавшимся значительным увеличением объема автомобильных перевозок.

Существующая транспортная система Евразии вряд ли может считаться современной и

отвечающей требованиям устойчивого развития. Инфраструктура остается фрагментированной, неоднородной. Значительный процент собственно рельсовых путей представляет собой сплошное «узкое место», чреватое образованием «тромбов» в важнейших артериях экономики, которые должны работать бесперебойно. Инвестиции носят рассредоточенный характер, распыляются, осуществляются по преимуществу в рамках модели «тришкиного кафтана», то есть сводятся к латанию «дыр» в сложнейшей инфраструктуре железнодорожного комплекса.

На «пространствах 1520 и 1435» официально существуют более 30 международных транспортных коридоров, направлений (осей), маршрутов, часто плохо связанных или перекрывающих друг друга. Инфраструктура разных видов транспорта плохо стыкуется между собой, сдерживая развитие мультимодальных сервисов.

В целом назрела необходимость фундаментальных изменений в международной и национальной транспортной политике по пути к реальной сетевой методологии развития, от координационной структуры отношений ко все более юридически обязывающим решениям всех стран – участников процесса.

В качестве примера широко известна методология Группы высокого уровня по расширению основных трансъевропейских транспортных магистралей на соседние страны и региона, созданная Европейской комиссией в июне 2004 г. с включением представителей более 50 стран (в том числе стран пространства 1520), Европейского инвестиционного банка, Европейского банка реконструкции и развития и Всемирного банка.

Очевидной назревшей задачей является формирование Генеральной схемы развития инфраструктуры «пространства 1520», интегрированной в новую систему евроазиатских транспортных коридоров. При этом вряд ли возможно обойтись без создания системы управления созданием этой инфраструктуры, хотя ее контуры пока остаются неясными.

Ещё одной назревшей задачей является создание международной логистическо-экспедиторской компании для организации перевозок в рамках международных железнодорожных коридоров.

Такая транснациональная компания могла бы более эффективно управлять подвижным составом и контейнерами, стать авторитетным партнером не только для железнодорожных компаний, но и для государственных регулирующих органов.

Следует учесть, что Россия в связи с вступлением в ВТО не принимала на себя прямых обязательств по обеспечению беспрепятственного доступа иностранных перевозчиков к железнодорожной инфраструктуре. В этой связи беспрепятственный взаимный доступ перевозчиков и других поставщиков транспортных и сопутствующих услуг на рынки «пространства 1520» является достаточно отдаленной перспективой, прямо зависящей от успешной реализации этого механизма в ЕЭП, а также на территории ЕС. Такое положение вещей создает определенные предпосылки для маневра и время для решения наиболее важных задач.

Во-первых, необходимо определить основные транспортные коридоры, связывающие страны Евразии, которые наиболее интенсивно используются для международных пассажирских и грузовых перевозок.

Во-вторых, по этим коридорам должны быть определены приоритетные проекты.

Масштабность и сложность задачи определяется тем, что должно быть предусмотрено эффективное соединение с железнодорожной сетью более 100 крупнейших морских портов, обеспечение скоростной и высокоскоростной железнодорожной связи между более чем 100 главными городами, а также связи с аэропортами, прежде всего, с аэропортами-хабами.

1–3 июня 2016 г. в Сочи работал XI Международный железнодорожный форум «Стратегическое партнерство 1520». В мероприятии приняли участие 1200 специалистов, представлявших 415 компаний из 31 государства. Главной темой обсуждений стала «Карта приоритетов «Пространства 1520». Работа над таким документом стала неизбежной после появления «Дорожной карты создания единого европейского транспортного пространства – к конкурентоспособной и ресурсоэффективной транспортной системе».

Наряду с действующими международными

евроазиатскими транспортными коридорами интерес вызвали и новые проекты. Заместитель министра транспорта РФ А. Цыденов говорил о перспективности таких маршрутов как Западный Китай – Казахстан – Мурманск – Восточное побережье США, который на треть короче существующего пути от Восточного побережья Китая через Тихий океан, а также ещё одного направления транзита через Китай, Казахстан, но не к Бресту, а к порту Тамань и далее на Южную Европу.

Не будет большим преувеличением утверждать, что «пространство 1520», сеть железных дорог, оставшаяся от советского периода, за прошедшую более чем четверть века радикальных и не очень эффективных реформ сыграло роль важнейшей скрепы между экономика и народами на постсоветском пространстве. Сохранение, усиление и повышение эффективности роли железнодорожного транспорта в процессе развития евразийской интеграции возможно лишь в рамках и в связи с развертыванием действительной, а не на словах модернизации в Российской Федерации. История и современное развитие России и многих других стран позволяет утверждать, что вложения в транспортную инфраструктуру оказывают всестороннее влияние (мультипликативный эффект, говоря современным языком) на развитие всех сфер жизни общества.

В Китайской Народной Республике, построенной за 2004–2016 годы 23 тыс. км высокоскоростных пассажирских магистралей (больше, чем во всех остальных странах, вместе взятых) говорят: «Хочешь быть богатым – строй дороги». В России железнодорожный транспорт смог не только выжить в условиях самоубийственных реформ, но и сохранил свое влияние на «про-

странстве 1520». Железнодорожный транспорт должен стать объектом приоритетного внимания со стороны государственно-политического руководства страны, вполне способен «вывезти на себе» современную модернизацию России и способствовать её полноценному возвращению в число великих держав.

Список литературы

1. *Дмитриев М. Э.* Пространство 1520: перспективы интеграции // Транспорт Российской Федерации. 2012. № 5 (42).– С.8–12.
2. Доклад президента открытого акционерного общества «Российские железные дороги» О.В. Белозёрова на расширенном итоговом заседании Правления ОАО «РЖД» // Железнодорожный транспорт. Ежемесячный научно-теоретический технико-экономический журнал. 2017. № 1.– С.4–11.
3. *Красковский А. Е., Фортунатов В. В.* Прорывные управленческие технологии на железнодорожном транспорте: монография / А.Е. Красковский, В.В. Фортунатов. – Спб.: ФГБОУ ВПО «Петербургский государственный университет путей сообщения»; М.: ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2012.– 340 с.
4. 64-е заседание Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества // Железнодорожный транспорт. Ежемесячный научно-теоретический технико-экономический журнал. 2016. №6.– С.16–19.
5. 65-е заседание Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества // Железнодорожный транспорт. Ежемесячный научно-теоретический технико-экономический журнал. 2016. №12.– С.4–9.