

Реализация геополитических интересов России в рамках Евроазиатского железнодорожного сотрудничества

В.И. ЯКУНИН, президент ОАО «Российские железные дороги»



Геополитическое положение нашей страны позволяет ей претендовать на особую роль в мировой экономической системе в качестве транспортного моста между Европой и Азией по направлениям «Восток — Запад» и «Север — Юг». Поэтому при разработке программы стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 года, прежде всего, обращалось внимание на возможность использования уникального географического положения страны для повышения конкурентоспособности российских железных дорог.

По протяженности линий и объемам перевозок грузов и пассажиров отечественные железные дороги занимают одно из первых мест в мире. Они составляют центральный элемент интегрированной железнодорожной сети с колеями 1520 мм на пространстве Евразии. В условиях глобализации мировой экономики, развития внешнеэкономических связей России ОАО «РЖД» все больше внимания уделяет обслуживанию экспортно-импортных транспортных потоков и трансконтинентальных транзитных перевозок. В этом направлении мы видим три первоочередные задачи:

- Увеличение роли российских железных дорог на международном, в первую очередь евроазиатском, рынке транспортных услуг.
- Укрепление конкурентных позиций по отношению к альтернативным видам транспорта, зарубежным перевозчикам, в том числе при обслуживании внешнеторговых грузопотоков.
- Эффективная реализация транзитного потенциала российских железных дорог.

Стратегическим интересам России отвечает формирование системы международных транспортных коридоров (МТК), проходящих через территорию нашей страны. Содействие решению геополитических задач компания осуществляет путем участия в проектах создания нескольких МТК. Уже сейчас

активно действуют такие перспективные коридоры, как:

- Берлин — Варшава — Минск — Москва — Нижний Новгород;
- Северо-Восточная Азия — Россия — Европа («Восток — Запад»);
- Россия — регион Каспийского моря — Иран — Индия («Север — Юг»).

Руководствуясь утвержденной президентом РФ Концепцией внешней политики страны и решениями правительства, ОАО «РЖД» рассматривает одним из приоритетных направлений деятельности компании на внешних рынках развитие двустороннего и многостороннего сотрудничества с государствами, входящими в ЕврАзЭС (Белоруссия, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Узбекистан).

Состоявшаяся в июле текущего года встреча с руководителями железных дорог Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана и Узбекистана позволила выработать общее видение стратегического развития железных дорог России и государств Центральной Азии, наметить приоритеты в формировании МТК, определить совместные направления и проекты с целью углубления взаимовыгодного сотрудничества и обеспечения сбалансированного развития железнодорожного транспорта в регионе. Принимая во внимание геополитические интересы России в Закавказье, ОАО «РЖД» подписало с Министерством транспорта и связи Армении соглашение на концессионное управление Армянской железной дорогой.

Российские железные дороги развиваются в условиях все возрастающей конкуренции как со стороны других видов транспорта, так и со стороны альтернативных железнодорожных маршрутов, формирующихся в обход России. При этом в большинстве случаев



формирование «параллельной» инфраструктуры вызвано не экономическими, а геополитическими причинами.

Учитывая серьезную конкурентную борьбу на рынке транспортных услуг Евразии, мы энергично налаживаем работу по более эффективному использованию транзитного потенциала российских железных дорог с привязкой к международным транспортным коридорам, проходящим через территорию страны, чтобы к 2030 году обеспечить рост объемов транзитных перевозок в 2,8 раза. Последовательно улучшаются условия для привлечения транзитных грузов в евроазиатский коридор «Восток — Запад», основу которого составляет Транссибирская магистраль. В этих целях создано совместное предприятие с железными дорогами Германии, а также четырехстороннее предприятие с участием Германии, Польши и Белоруссии. В последние годы на Транссибе повышено качество транс-

портного обслуживания, решены проблемы сохранности перевозимых грузов, введен упрощенный порядок декларирования грузов в контейнерах. Новые информационные технологии позволяют осуществлять контроль движения вагонов и контейнеров в режиме реального времени.

Ускоренные контейнерные поезда доставляют груз от российских портов на Тихом океане до западных границ страны за 11 дней, то есть со скоростью порядка 1000 км в сутки. Данная технология позволяет не только существенно сократить время транспортировки грузов, но и осуществлять их доставку фиксированными партиями — регулярно и строго по расписанию. На повестке дня амбициозная задача: сократить этот срок до 7 дней.

Возможный объем контейнерных грузов евроазиатской торговли, который мы планируем привлечь в стратегической перспективе с морского маршру-

та на железнодорожную сеть России транзитом по Транссибу, можно оценить до 1 млн ДФЭ ежегодно (в настоящее время соответствующий показатель составляет около 120 тыс. ДФЭ в год).

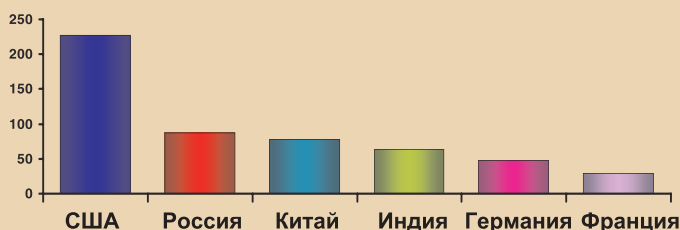
Наряду с наращиванием использования направлений перевозок с востока на запад Евразийского континента по Транссибу, мы активизировали усилия по созданию целостной железнодорожной инфраструктуры МТК «Север — Юг». Завершение этой работы в ближайшие годы позволит впервые в истории создать сухопутный «мост» протяженностью около 3 тыс. км от Санкт-Петербурга до порта Бендер-Аббас в Персидском заливе и соединить Северо-Западную и Центральную Европу со странами Ближнего Востока и Южной Азии.

По экспертной оценке товарный рынок МТК «Север — Юг» на перспективу оценивается в 17–22 млн тонн. Основное преимущество этого коридора пе-

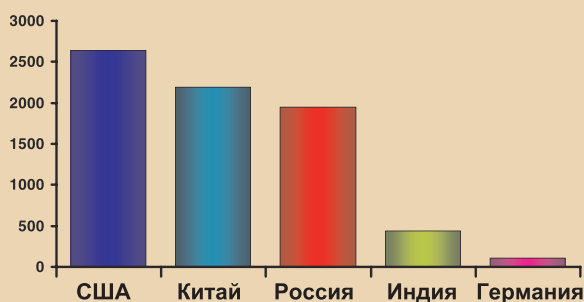


Рис. 1. Международные транспортные коридоры

Протяженность железных дорог отдельных стран, тыс.км



Грузооборот железных дорог отдельных стран, млрд.ткм



Пассажирооборот железных дорог отдельных стран, млрд.пасс.км

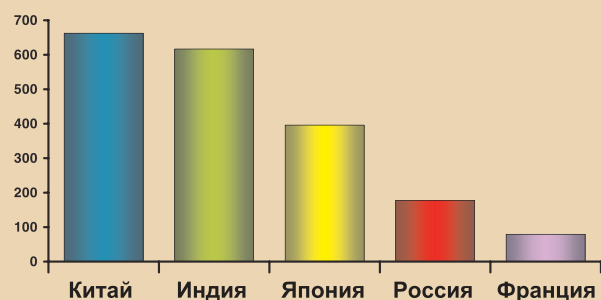


Рис. 2. Железные дороги России в международной транспортной системе.

ред другими маршрутами, прежде всего перед морским маршрутом через Суэцкий канал, заключается в сокращении в два и более раза времени перевозки. При этом стоимость доставки контейнеров, например, из Германии и Финляндии в Индию будет существенно ниже, чем стоимость транспортировки по морскому пути.

С учетом развития политической ситуации на Корейском полуострове перспективным является вопрос о создании железнодорожного транспортного коридора, соединяющего Республику Корея и КНДР с Европой через территорию России посредством Транссиба. Этот проект является важным и с точки зрения развития экономических отношений в регионе. Стоимость восстановления Транскорейской магистрали оценивается примерно в 7 млрд долларов.

Компания «РЖД» участвует в работе еще над одним значительным проектом, который позволит повысить эффективность железнодорожного моста между странами Азии, Россией и

Центральной Европой. Речь идет о предполагаемом строительстве железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм от словацкого города Кошице до Братиславы и Вены. Между ОАО «РЖД» и железными дорогами Австрии, Словакии и Украины уже подписан протокол о проведении предпроектных работ.

В качестве ключевого стратегического партнера на пространстве Евразии ОАО «РЖД» рассматривает АО «Немецкая железная дорога». Сотрудничество ведется по следующим основным направлениям:

- организация регулярных контейнерных перевозок на направлении Китай — Европа и обратно с участием китайских железных дорог;
- предоставление полного комплекса транспортно-логистических услуг по перевозке грузов между Европой и странами СНГ;
- развитие терминально-логистической инфраструктуры;
- развитие образовательных программ в области логистики.

Хочу особо отметить последний пункт, предусматривающий учреждение кафедры международной логистики при Санкт-Петербургском университете путей сообщения в кооперации с Европейской бизнес-школой.

Предоставление логистических услуг на базе железнодорожного транспорта представляется новым стратегическим направлением диверсификации хозяйственной деятельности ОАО «РЖД». Это сопредельный, динамично развивающийся у нас и в мире бизнес с достаточно высоким уровнем добавленной стоимости и рентабельности (естественно, при грамотной постановке этого бизнеса).

Разумеется, реализация геополитических интересов должна базироваться на мощном внутригосударственном развитии. Важной вехой в этом контексте стало утверждение Правительством РФ в июле 2008 года «Стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 года».

Одно из важнейших ее направлений — повышение конкурентоспособности железнодорожного транспорта на внутреннем и внешнем рынках. С этой целью предусматриваются следующие меры:

- повышение технической оснащенности МТК, проходящих через территорию России;
- комплексное развитие железнодорожных подходов к морским портам Северо-Западного, Дальневосточного и Азово-Черноморского бассейнов;
- создание опорной сети терминально-логистических центров.

В плане совместной работы ОАО «РЖД» с морскими портами необходимо отметить завершение электрификации с переустройством станций для пропуска тяжеловесных и длинно-составных поездов на участках Северной и Октябрьской железных дорог, дающих выход к портам Северо-Запада, а также развитие подходов к портам и припортовым станциям на юге России, строительство современного контейнерного терминала в порту Восточный.

Решение глобальных задач, стоящих сегодня перед ОАО «РЖД», позволит укрепить не только транспортный комплекс, но также конкурентоспособность и геополитические позиции России в целом, придать серьезный импульс социально-экономическому подъему страны. Реализация транспортного потенциала неизбежно отразится положительным образом на росте международного авторитета Российской Федерации.