

Чупахина Е.Д.¹

Российский железнодорожный транспорт в международной торговле

Рассмотрено участие отечественных железнодорожных компаний на примере ОАО «РЖД» в международном сотрудничестве, в том числе в рамках системы международных транспортных коридоров, а также оценена роль международных организаций в регулировании предоставления услуг железнодорожными компаниями.

Ключевые слова: *железнодорожный транспорт, международная торговля, экспорт, импорт, транзит, грузооборот, грузовые перевозки.*

JEL: L92

doi:10.17323/2499-9415-2019-3-19-58-72

Одним из важных факторов развития экономики страны и ее устойчивого экономического роста является развитая транспортная система. Интеграция экономики в мировые рынки в условиях глобализации невозможна без эффективно работающих транспортно-коммуникационных систем.

Железнодорожный транспорт — основной массовый грузовой транспорт на дальние и средние расстояния, а также основной пассажирский транспорт на средние расстояния и в пригородном сообщении. Эксплуатационная длина железных дорог России составляет более 87 тыс. км [1]. Основными преимуществами данного вида транспорта являются универсальность, высокая провозная способность, отсутствие зависимости от погодных условий, достаточно высокая скорость, невысокая себестоимость. Однако для успешной работы железнодорожного транспорта необходимы большие затраты на строительство пути, содержание инфраструктуры, осуществление начально-конечных операций. Эксплуатация же железных дорог в горных районах влечет значительное удорожание стоимости перевозок.

Кроме ОАО «РЖД» в России существует много транспортных фирм, которые участвуют в грузовых железнодорожных перевозках, занимаются ре-

¹ Чупахина Елена Дмитриевна— НИУ ВШЭ.
E-mail: <edchupakhina@edu.hse.ru>.

монтом подвижного состава и предоставляют его в аренду, например, АО «ФГК» ПАО «Трансконтейнер», ОАО «Рейлтрансавто». АО «ФГК» оказывает услуги по предоставлению, аренде, ремонту вагонов, экспедированию грузов, контейнерным перевозкам. ПАО «Трансконтейнер» осуществляет железнодорожные контейнерные перевозки, терминальную обработку грузов, экспедиторские и логистические услуги, таможенное оформление, услуги на таможенных складах временного хранения. ОАО «Рейлтрансавто» является специализированным российским перевозчиком автомобилей железнодорожным транспортом, конкурентные преимущества которого — возможность доставки автомобилей «от двери до двери», наличие специализированного парка крытых вагонов, возможность сокращения сроков доставки.

По данным за 2017 г., лидерами среди перевозимых железнодорожным транспортом грузов являются каменный уголь (28,5%), нефтяные грузы (18,6%), металлические руды (10,3%), минеральные строительные материалы (10,5%) [1]. Данные табл. 1 подтверждают значимость железнодорожного транспорта в общем объеме грузооборота по видам транспорта. По объему грузооборота его превосходит только трубопроводной транспорт.

Таблица 1
Динамика грузооборота по видам транспорта, млрд т-км

Вид транспорта	Год						
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Транспорт — всего	4915	5056	5084	5080	5108	5198	5482
В том числе							
железнодорожный	2128	2222	2196	2301	2306	2344	2493
автомобильный	223	249	250	247	247	248	253
трубопроводный — всего,	2422	2453	2513	2423	2444	2489	2615
в том числе:							
• газопроводный	1302	1265	1289	1203	1176	1181	1300
• нефтепроводный	1083	1152	1182	1178	1226	1262	1265
• нефтепродуктопроводный	38	36	42	42	42	46	50
морской *	78	45	40	32	42	43	46
внутренний водный **	59	81	80	72	64	67	67
воздушный ***	5,0	5,1	5,0	5,2	5,6	6,6	7,6
* С 2012 г. исключая перевозки судами смешанного (река — море) плавания. С 2015 г. — по данным Росморречфлота. ** С 2012 г. включая перевозки судами смешанного (река — море) плавания. С 2015 г. — по данным Росморречфлота. *** По данным Росавиации.							

Источник: [2].

Основой развития транспортной сети являются транспортные коридоры. Транспортные коридоры, в полосе которых размещаются коммуникации транспортной сети, стыкуются с международными транспортными коридорами (МТК) европейской и азиатской транспортных сетей. Системное развитие международных и национальных транспортных коридоров позволит:

- сохранить и развить единое политическое, экономическое и оборонное пространство России;
- решить комплекс геостратегических задач, усилив позиции страны как транспортного моста между Европой, Азией и Америкой;
- добиться концентрации и экономии ресурсов за счет сооружения объектов многоцелевого назначения;
- стимулировать комплексное освоение перспективных сырьевых баз;
- способствовать выравниванию социально-экономического развития регионов;
- локализовать и свести к минимуму экологический ущерб, связанный с транспортной деятельностью.

Учитывая возможные выгоды от осуществления международного транзита, многие страны стараются делать так, чтобы МТК проходили по ее территории.

Экономически выгодное положение Российской Федерации позволяет направлять транспортные потоки по маршрутам «Европа — Азия» и «Европа — Дальний Восток». Включение России в евразийскую систему МТК прописано в Транспортной стратегии России на период до 2030 года [3]. Система МТК России включает два евроазиатских коридора («Север — Юг» и «Транссиб»), коридор «Северный морской путь», панъевропейские транспортные коридоры № 1, 2, 9, а также «Приморье-1», «Приморье-2» — коридоры, связывающие северо-восточные провинции Китая через российские морские порты Приморского края с портами стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР).

Сегодня акцент делается на развитие Транссибирской и Байкалоамурской магистралей, которые позволят повысить пропускную способность до 180 млн т к 2024 г., а также существенно сократить сроки доставки грузов из Европы в Азию и соответственно из Азии в Европу. Так, Россия готова предложить Японии увеличение скорости доставки грузов по Транссибирской магистрали, что позволит сократить время доставки от Японии до точки в Европе с 50 до 19 суток. Это откроет дополнительные возможности для ввоза техники, продуктов питания, сезонных товаров, косметических средств, которые имеют незначительную транспортную составляющую в цене [4].

С ростом контейнерных перевозок возникает необходимость развития межгосударственных стыковых пунктов, которые позволят повысить объемы перевозок. Сокращение времени на начально-конечные операции, снижение многочасовых простоев на границе возможно путем приме-

нения новых технологий, которые позволят обеспечить «прозрачность» транзита, например, за счет использования электронных пломб, а также строительства и реконструкции автодорог, внедрения в морские перевозки технологии «блокчейн». Приоритетным вопросом является усиление взаимодействия различных видов транспорта, возможность создания центров управления эксплуатационной работой МТК [5].

В целях развития МТК Россия принимает активное участие в заключении соглашений, направленных на сотрудничество, формирование и регулирование транспортных потоков. Примерами таких нормативно-правовых актов являются: Соглашение о согласованном развитии международных транспортных коридоров, проходящих по территории государств — участников СНГ [6], Соглашение о международном транспортном коридоре «Север — Юг» [7], Соглашение о единых условиях транзита через территории государств — участников СНГ [8].

В целом развитие сети железных дорог способствует интеграции стран, что делает международную торговлю более выгодной и удобной. Однако наличие существенных региональных различий в развитии транспортной сети предполагает дифференцированный подход к ее развитию. В частности, для Европейской части России приоритетами являются модернизация и комплексное развитие транспортной сети, в том числе в полосе основных МТК, повышение пропускной способности автодорожной сети, ликвидация «узких мест» на подходах к крупным городам и транспортным узлам, модернизация портов и железнодорожных подъездов к ним. Для Сибири и Дальнего Востока основной задачей является формирование транспортной сети, обеспечивающей связь между населенными пунктами. Важнейшей составной частью транспортной сети являются пункты пропуска через государственную границу РФ. Основными направлениями развития системы пунктов пропуска являются:

- оптимизация количества и размещения пунктов пропуска для различных видов транспорта;
- модернизация и увеличение пропускной способности наиболее загруженных и ликвидация малодеятельных пунктов пропуска;
- разработка и внедрение современных технологий, обеспечивающих максимальную скорость выполнения необходимых процедур при пересечении людьми, грузами и транспортными средствами государственной границы РФ.

Международные перевозки осуществляются по следующим технологиям: от места назначения транзитом через границу; от места отправки до места назначения с перегрузкой грузов или пересадкой пассажиров на границе в подвижной состав другой страны или отцепкой движущей единицы (локомотива), причем грузовая единица следует:

- транзитом по регулярным маршрутам;
- по разовым заявкам отечественных и иностранных грузовладельцев;
- транзитом через территорию третьих стран.

Экспорт транспортных услуг рассматривается в качестве важной составляющей национального продукта России. Его развитие идет по следующим основным направлениям:

- увеличение использования транзитного потенциала российской транспортной системы;
- реализация геостратегической миссии России как естественного моста между Европой и Азией;
- увеличение доли участия российских транспортных организаций в поставке отечественных экспортных грузов на мировые рынки;
- повышение доли участия отечественных транспортных организаций в доставке импортных грузов и перевозках транзитных грузов.

По данным базы статистических данных *Trademap*, лидерами по импорту и экспорту услуг железнодорожного транспорта в мире являются Германия, Франция, Австрия, Бельгия (табл. 2 и 3) [9].

Таблица 2

Динамика показателей объемов экспорта железнодорожных услуг по отдельным странам, тыс. долл.

Страна	Год			
	2014	2015	2016	2017
Германия	1100,6	1468,0	1527,3	1428,4
Австрия	836,0	1074,2	1081,2	1180,9
Франция	820,2	1264,2	1446,7	1353,9
Бельгия	466,0	686,7	752,7	748,6
Россия	935,5	1103,6	1012,2	952,3

Источник: [9].

Таблица 3

Динамика показателей объемов импорта железнодорожных услуг по отдельным странам, тыс. долл.

Страна	Год			
	2014	2015	2016	2017
Германия	1181,0	1683,2	1816,7	1686,2
Франция	1005,4	1671,7	1855,9	1672,8
Австрия	790,0	1085,7	1085,9	1087,5
Бельгия	434,2	590,1	598,3	590,5
Россия	526,5	678,7	872,7	861

Источник: [9].

Основными экспортерами услуг железнодорожного транспорта для России являются Европейский союз, Республика Беларусь, Китай, Кипр, Эстония, Финляндия и Германия, Казахстан, Латвия, Литва, Польша, Сингапур,

Швейцария, Украина, Узбекистан. Наибольший удельный вес принадлежит Республике Беларусь [9].

Основными импортерами услуг железнодорожного транспорта России являются Азербайджан, Республика Беларусь, Китай, Кипр, Финляндия, Таджикистан, ОАЭ, Германия, Казахстан, Польша, Сингапур, Швейцария, Украина, Великобритания, Узбекистан. Наибольший удельный вес принадлежит Финляндии [Ibid.].

В сфере железнодорожного транспорта немаловажным является также вопрос создания единого правового поля, которое уже несколько десятилетий есть у морского и авиационного видов транспорта. Достижению этой цели способствует участие ОАО «РЖД» в следующих международных организациях.

- ▶ Совет по железнодорожному транспорту государств — участников СНГ — проводит согласованную работу железнодорожного транспорта между государствами, в том числе и в области совместного использования грузовых вагонов и контейнеров. С этой целью был создан информационно-вычислительный центр железнодорожного управления, отвечающий за своевременное и полное обеспечение информацией об использовании вагонов и контейнеров. В 2011 г. по решению Совета глав правительств СНГ была утверждена Концепция стратегического развития железнодорожного транспорта государств — участников Содружества до 2020 года, в рамках которой акцент сделан на интеграционные процессы [10].
- ▶ Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД) — способствует развитию евро-азиатского сообщения и взаимодействию ее стран — членов ОСЖД по широкому кругу вопросов работы железнодорожного транспорта, среди которых расчетные, финансовые, правовые, тарифные и информационные аспекты, а также работа МТК. При этом следует отметить, что ОАО «РЖД» занимает лидирующее положение по разработке тем в рамках деятельности ОСЖД [Там же]. Министерство транспорта РФ совместно с ОАО «РЖД» регулярно и планомерно принимает активное участие в деятельности ОСЖД. Сотрудничество осуществляется как на межправительственном уровне, так и на уровнях железных дорог. В рамках ОСЖД разработаны следующие нормативно-правовые документы:
 - Соглашение о международном пассажирском сообщении;
 - Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении;
 - договоры о пользовании грузовыми и пассажирскими вагонами в международном сообщении;
 - Договор и правила о расчетах в международном пассажирском и грузовом железнодорожном сообщении;
 - типовые соглашения об электронном обмене данными по перевозке грузов в международном сообщении;
 - Единые требования к инфраструктуре и подвижному составу для государств — членов ОСЖД.

- ▶ Экономическая и социальная комиссия ООН для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО ООН) — рассматривает вопросы развития транспортной инфраструктуры, укрепления сотрудничества в сфере торговли и инвестиций, экологии, безопасности и защиты от чрезвычайных происшествий, а также информационных технологий и коммуникаций. В рамках ЭСКАТО ОАО «РЖД» активно занимается вопросами выработки межправительственного соглашения сети трансазиатских железных дорог (ТАЖД), в котором речь идет о создании сухопутного моста между АТР и европейскими странами с использованием уже имеющегося ресурса разветвленной сети железнодорожного транспорта. Россия заинтересована в международном сотрудничестве. Так, Транссибирская магистраль служит «костной основой» для ТАЖД, выполняющей транзитные функции в перевозках между Европой и Азией. Все железные дороги России, входящие в ТАЖД, соответствуют международным требованиям по пропуску грузов. Кроме того, Россия была инициатором межправительственного Соглашения по «сухим портам», принятого в 2013 г в Бангкоке. Соглашение включает вопросы работ функционирующих на сети ТСЖД логистических центров, пропускную способность, перечень предоставляемых услуг [10].
- ▶ Комитет по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии (КВТ ЕЭК ООН) — в данной межправительственной организации ОАО «РЖД» представляет интересы России, активно сотрудничает с представителями правительств других стран в области транспортной политики в европейском регионе в рамках ООН, что делает более устойчивыми позиции России на региональной площадке ООН. Спектр вопросов, которыми занимается компания ОАО «РЖД» в рамках КВТ ЕЭК ООН, достаточно широк: тенденции и экономика транспорта, интермодальные перевозки и логистика, перевозка опасных грузов, таможенные вопросы, перевозка скоропортящихся пищевых продуктов, евро-азиатские транспортные связи, единое железнодорожное право [Там же].
- ▶ Международный союз железных дорог (МСЖД) — основными задачами являются повышение конкурентоспособности услуг членов союза, адаптация к изменяющимся условиям на конкурентном рынке, извлечение максимальной выгоды из глобальной экономики. ОАО «РЖД» является членом трех ключевых руководящих органов МСЖД — Исполнительного совета, Азиатско-Тихоокеанской и Европейской региональных ассамблей. За время членства ОАО «РЖД» усилила свои позиции, заняв ключевые посты в высших руководящих органах МСЖД и обеспечив эффективное участие своих специалистов в рабочих органах союза. ОАО «РЖД» имеет 6,6 голоса на Генеральной ассамблее ООН, занимается такими важными вопросами, как железнодорожные исследования тяжеловесных составов, МТК, бюджет и аудит, стандартизация, безопасность движения, ресурсосбережение, научно-исследовательские работы [Там же].
- ▶ Международный комитет железнодорожного транспорта (*Comite international des transports ferroviaires*, CIT) при Генеральной ассамблее

ООН — основу деятельности составляют гармонизация международного права в сфере железнодорожных перевозок и его развитие, разработка норм, связанных с решением споров в области международных перевозок, контроль за соблюдением правил перевозок, вопросы стандартизации проездной документации. С 1 мая 2010 г. ОАО «РЖД» считается действительным членом СТТ, имеет доступ и право использования всех его руководящих документов, регулирующих применение международного железнодорожного транспортного права в сфере действия Конвенции о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ). В программе деятельности СТТ развитие тесного сотрудничества с ОАО «РЖД» является одним из основных направлений. ОАО принимает участие в Рабочей группе «Мультиmodalность» [10].

- ▶ Координационный совет по транссибирским перевозкам (КСТП) — основными целями являются повышение конкурентоспособности Транссибирской магистрали и привлечение на нее транзитных потоков, развитие сотрудничества между странами Юго-Восточной Азии, Дальнего и Ближнего Востока, Средней Азии и Европы с целью эффективного использования потенциала российских железных дорог и инфраструктуры. КСТП и ОАО «РЖД» образуют в совместную Рабочую группу КСТП — РЖД — МАВ (Венгерские государственные железные дороги — MAV) по развитию контейнерных перевозок между Европой и Азией с использованием Транссиба и европейского транспортного коридора 6 [Там же].
- ▶ Деловой совет БРИКС — основу работы составляют вопросы создания площадки для обсуждения экономических и торгово-политических вопросов в рамках сотрудничества стран — членов объединения, взаимодействие предпринимательского сектора и правительственных структур. Россию в Деловом совете представляют ОАО «РЖД», Внешэкономбанк, Российский фонд прямых инвестиций, ГК «Ростехнологии». Сотрудничество в области инфраструктуры со стороны России осуществляется ОАО «РЖД» [Там же].

В целях расширения сотрудничества Российской Федерации со странами АТР и ЕС и привлечения дополнительных потоков грузов действуют семистороннее Соглашение между Россией, Китаем, Монголией, Беларусью, Германией, Казахстаном и Польшей о расширении сотрудничества по организации контейнерных поездов в сообщении Китай — Европа, а также Соглашение об электронном обмене данными в партнерстве с Китайскими железными дорогами. Кроме того, действуют совместные меморандумы с партнерами из Азербайджана и Турции по развитию транспортно-логистических услуг, внедряются и продвигаются новые логистические сервисы [Там же].

Таким образом, одним из наиболее важных приоритетов работы ОАО «РЖД» в международных организациях является интеграция сети российских железных дорог в общеевропейскую и азиатскую транспортные системы.

Российская Федерация принимает активное участие в деятельности ОСЖД:

- на VI сессии Международной конференции по принятию Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении на должность председателя конференции был назначен Владимир Токарев, заместитель министра транспорта РФ. На конференции был пересмотрен кворум присутствующих в связи с вступлением в ОСЖД Республики Корея [11];
- система соглашений и договоров позволяет углубить развитие евроазиатский направлений в сотрудничестве с железнодорожными компаниями стран — членов ОСЖД, в том числе и Российской Федерации. Это касается как грузовых, так и пассажирских перевозок, финансовых вопросов, тарифов, МТК [Там же];
- с 2005 г. принимает участие в создании и совершенствовании нормативной правовой базы в качестве члена Конференции генеральных директоров железных дорог ОСЖД [Там же].

В 2018 г. была продолжена работа ОСЖД по вопросам транспортной политики, ключевыми вопросами которой были повышение конкурентоспособности железных дорог и привлечение дополнительных объемов транзитных международных перевозок. В части грузовых перевозок работа Комиссии ОСЖД была направлена на совершенствование действующего Соглашения в области организации комбинированных перевозок в направлении Европа — Азия, актуализацию международных договоров о транзитных тарифах и правил о пользовании грузовыми вагонами в международном сообщении, гармонизацию единой системы описания и кодирования грузов при перевозках по железным дорогам в международном сообщении, развитие мультимодальных и интермодальных перевозок, сотрудничество с международными организациями в области эксплуатации железных дорог.

Наибольшие объемы грузов перевозят железные дороги Китая, России, Украины и Казахстана, что обусловлено их географическим положением и активным вовлечением в систему международной торговли. Наименьшие объемы перевозок на железной дороге Молдовы и Таджикской железной дороге. В целом наблюдается положительная динамика роста объема перевозок по странам, что говорит об увеличении значимости железнодорожного транспорта в общем объеме международных перевозок.

Помимо участия в деятельности международных организаций ОАО «РЖД» придает большое значение развитию двусторонних соглашений. Так глава ОАО «РЖД» О. Белозеров и посол Китая в России 12 марта 2019 г. обсудили перспективы сотрудничества в рамках проектирования и строительства высокоскоростной магистрали. «Железные дороги двух наших стран стабильно входят в тройку мировых лидеров в области железнодорожного транспорта и сообща определяют облик евроазиатских транспортных связей. Поэтому мы придаем особое значение нашему сотрудничеству с пар-

тнерами в Китае», — отметил О. Белозеров. Такая заинтересованность связана с ростом грузооборота между Россией и Китаем. Для успешного сотрудничества, по мнению сторон, необходимо шире использовать инструменты цифровизации, что будет способствовать интенсификации перевозочного процесса и развитию инфраструктуры пограничных переходов [12].

Глава ОАО «РЖД» и министр развития Испании 27 августа 2019 г. обсудили перспективы продолжения сотрудничества в сфере железнодорожных перевозок. Одним из главных вопросов обсуждения было увеличение транзита между Испанией и Китаем, особенно в период роста контейнерных перевозок между Европой и Азией. Контейнерные перевозки по маршруту Иу (КНР) — Мадрид транзитом через Казахстан, Россию, Беларусь, Польшу, Германию, Францию осуществляются с 2014 г. В ходе обсуждения была также отмечена значимость сотрудничества в сфере железнодорожных грузоперевозок [Там же].

Основополагающими нормативными актами, регламентирующими взаимоотношения между ОАО «РЖД», железнодорожными компаниями «пространства 1520»¹, Китая, Ирана, Монголии и других при осуществлении грузовых перевозок являются:

- Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС);
- договоры о пользовании грузовыми вагонами в международном сообщении (ПГВ);
- договоры и правила о расчетах в международном грузовом железнодорожном сообщении, принятые в рамках ОСЖД;
- железнодорожные тарифы МТТ (международный железнодорожный транзитный тариф), ЕТТ (единый таможенный тариф), МПТ (международный пассажирский тариф), устанавливаемые на основании договоров ОСЖД;
- типовые соглашения об электронном обмене данными по перевозке грузов в международном сообщении;
- типовые технологии информационного сопровождения грузовых перевозок по СМГС при электронном обмене данными;
- единые требования к инфраструктуре и подвижному составу, выполняемые государствами — членами ОСЖД [10].

Железнодорожным транспортом перевозятся различные виды грузов, которые активно представлены в международной торговле (табл. 4).

¹ Железнодорожная колея стандарта 1520 мм объединяет более полутора десятков стран. Существует более 20 стандартов железнодорожной колеи, но колея 1520 мм — одна из самых протяженных и востребованных

Таблица 4

Структура грузовых железнодорожных перевозок в мире в 2018 г.

Вид груза	Импорт		Транзит		Экспорт	
	Тыс. т	Доля, %	Тыс. т	Доля, %	Тыс. т	Доля, %
Уголь каменный	23 870,75	32	6 484,90	29	206 473,87	44
Минерально-строительные грузы	21 558,18	29	405,61	2	4 815,35	1
Руды всякие	14 344,15	19	214,42	1	19 588,31	4
Остальные грузы	91 17,76	12	8 679,58	39	30 029,85	6
Черные металлы	3 750,77	5	1 342,53	6	36 271,3	8
Нефтяные грузы	1 264,76	2	4 073,94	19	98 289,74	21
Удобрения	526,24	1	429,33	2	36 724,87	8
Лесные грузы	174,51	0	396,64	2	30 932,2	7
Кокс каменноугольный	86,13	0	9,34	0	3 534,01	1
Всего	74 693,25	100	22 036,3	100	466 659,5	100

Источник: составлено автором по данным [9].

Как видно из данных табл. 4, наибольший удельный вес в импортируемых грузах занимают каменный уголь, минерально-строительные грузы, руды всякие, а в экспортируемых грузах — каменный уголь, нефтяные грузы, удобрения и черные металлы.

Транзитом в основном следуют каменный уголь и нефтяные грузы, а также остальные грузы.

По статистическим данным за 2018 г., в России наибольшее участие в формировании экспортных потоков принимали Октябрьская (33,5%), Московская (10,9%), Северо-Кавказская (16,8%), Юго-Восточная (5,1%) и Дальневосточная (23,1%) железные дороги. В формировании импортных потоков больше всего были задействованы Октябрьская (4,3%), Московская (22,1%), Свердловская (17,3%), Южно-Уральская (25%) и Западно-Сибирская (10,6%) железные дороги. Так, основными регионами отправления грузов являются Кемеровская и Иркутская области, Пермский край, Новосибирская область, Республика Хакасия. Основные потоки импортируемых грузов направляются через Алтайский край, Челябинскую, Курганскую, Смоленскую и Брянскую области [13]. В целом за 2017 г., по данным ОСЖД, по российским железным дорогам перевезено 1384,1 млн т грузов (рост 4,2% по сравнению с 2016 г.), в том числе в международном сообщении 568,71 млн т.

В области торговли транспортными услугами еще до заключения соглашения ВТО о торговле услугами ГАТС сформировалась хорошая правовая база дву- и многосторонних соглашений, устанавливающих права и обязанности их участников. Теперь же при существовании ГАТС его основные

принципы (недискриминация всех членов ВТО, транспарентность, установление четких правил лицензирования и др.) распространяются в равной степени на сектор транспортных услуг и включаются в национальные перечни специфических обязательств.

В классификаторе услуг ГАТС ВТО транспортные услуги подразделяются в зависимости от вида транспорта или характера транспортных операций, однако классификатор содержит только общее описание регулирования того или иного подсектора услуг, т.е. без необходимой детализации.

Обязательства России в ВТО находятся в рамках действующего законодательства и не меняют существующую систему регулирования международной торговли. Сохраняется система двусторонних соглашений в области железнодорожных перевозок.

В сфере услуг железнодорожного транспорта Россия принимает обязательства по обслуживанию и ремонту железнодорожного оборудования, за исключением обслуживания вагонов инвентарного парка железных дорог. В области трансграничной поставки услуг данный вид обязательств не принимается. Гарантируется возможность «потребления за рубежом» российскими покупателями услуг по обслуживанию и ремонту железнодорожного оборудования.

Существенным явилось обязательство России по постепенному сокращению разницы в тарифах на железнодорожные перевозки между импортируемыми на территорию РФ и экспортируемыми с ее территории товарами, а также на конкурирующие и замещающие товары, которые транспортируются внутри России.

Обязательства по транспортным услугам не предусматривают каких-либо количественных ограничений для иностранных поставщиков, формируя, таким образом, благоприятный климат для зарубежных инвестиций, приток которых будет способствовать развитию всей российской транспортной отрасли.

Полноправное участие России в многосторонней торговой системе и гарантированная нормами ВТО транспарентность законодательства должны увеличивать участие страны в международной торговле транспортными услугами, способствовать росту возможностей для реализации транзитного потенциала страны.

Однако несмотря на достигнутые успехи, отечественный железнодорожный транспорт сталкивается со многими проблемами. В числе таких проблем следует назвать недостаток инвестиций, позволяющих поддерживать надлежащим образом основные фонды, ограничение конкуренции, которое может понизить эффективность, качество и ассортимент предо-

ставляемых услуг в железнодорожной отрасли России, а также необходимость подготовки к проводимым регуляторным мерам с привлечением государственных и научных организаций [14]. К числу проблем следует отнести и разработки универсальных норм регулирования, которые позволят повысить конкурентоспособность российского железнодорожного транспорта на рынке ЕС. При этом надо отметить противоречивость норм, прописанных в нормативных правовых актах РФ, что приводит к снижению качества такого регулирования. Некоторые специалисты отмечают проблемы, связанные с инфраструктурой железнодорожного транспорта: неравномерное территориальное размещение железнодорожной сети, ограниченная пропускная способность некоторых участков, рост нагрузки на объекты инфраструктуры, высокий уровень износа локомотивного парка. По их мнению, необходимо привлекать в инфраструктуру железнодорожного транспорта частный капитал. Опыт других стран показывает эффективность такого финансирования [15].

В числе проблем отечественного железнодорожного транспорта специалисты выделяют беспорядочную организацию транспортно-логистического обслуживания, несоответствие качества железных дорог международным стандартам, отсталость подвижного состава [16].

По данным аналитического доклада Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) «О выявлении недостатков, связанных с организацией движения поездов, в части согласования перевозок и оформления перевозок грузов, в том числе с применением безбумажных технологий», также выявлен ряд проблем, препятствующих эффективному развитию железнодорожных перевозок, а именно: невысокий уровень государственной поддержки транзита, низкая информационная осведомленность клиентов в области транзитного сервиса, лимитированное число профессионального участников рынка, несостыковки в правовых вопросах транспортно-экспедиторского обслуживания, наличие противоречий между странами союза при проведении политики в области инфраструктуры, в том числе по вопросам стратегического повышения доходности от экспорта транспортных услуг [17].

Вместе с тем следует отметить, что железнодорожный транспорт сталкивается с такими проблемами, решение которых требует не только вмешательства со стороны одного государства, но и международного сотрудничества.

Источники

- [1] Транспорт в России: стат. сб., 2018. URL: <http://www.gks.ru/free_doc/doc_2018/transp18.pdf>.
- [2] Федеральная служба государственной статистики. URL: <www.gks.ru>.

- [3] Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. URL: <<https://www.mintrans.ru/documents/2/1009>>.
- [4] Холдинг РЖД представил грузоотправителям проект «Транссиб для Японии». URL: <http://inter.rzd.ru/news/public/ru?STRUCTURE_ID=854&layer_id=4069&refererLayerId=3327&id=93839>.
- [5] О. Белозеров: Для увеличения транзитных перевозок грузов целесообразно создание центров по координации работы международных транспортных коридоров. URL: <http://inter.rzd.ru/news/public/ru?STRUCTURE_ID=854&layer_id=4069&refererLayerId=3327&id=93786>.
- [6] Соглашение о согласованном развитии международных транспортных коридоров, проходящих по территории государств — участников СНГ. URL: <<http://docs.cntd.ru/document/902270703>>.
- [7] Соглашение о международном транспортном коридоре «Север — Юг». URL: <<http://docs.cntd.ru/document/901828641>>.
- [8] Соглашение о единых условиях транзита через территории государств — участников СНГ URL: <<http://docs.cntd.ru/document/901781323>>.
- [9] TradeMap. URL: <<https://www.trademap.org/Index.aspx>>.
- [10] ОАО «РЖД» и международные железнодорожные организации. URL: <http://inter.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5026&layer_id=3290&refererLayerId=3290&id=1374>.
- [11] Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД). URL: <http://osjd.org/statico/public/ru?STRUCTURE_ID=5109&>.
- [12] Новости Российских железных дорог (по сообщению пресс-службы ОАО «РЖД») URL: <<http://osjd.org>>.
- [13] Информационно-справочный портал «Железнодорожные перевозки». URL: <<https://cargo-report.info/stat>>.
- [14] Великая Е.М. Особенности государственного регулирования тарифов на грузовые перевозки железнодорожного транспорта // Вестник ИрГТУ. 2014. № 2 (85).
- [15] Агафонов Д.В. Государственное регулирование услуг железнодорожной инфраструктуры в условиях структурного преобразования отрасли (российский и мировой опыт) // Интернет-журнал «Науковедение». 2017. Т. 9. № 2.

- [16] *Вериго С.А., Кудряшов А.Б., Панина Е.А.* Проблемы таможенного контроля на транспорте (на примере железной дороги) // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2019. Т. 9. № 1А. С. 61–70.
- [17] Аналитический доклад ЕЭК «О выявлении недостатков, связанных с организацией движения поездов, в части согласования перевозок и оформления перевозок грузов, в том числе с применением безбумажных технологий», 2019. URL: <<http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/Documents/Железнодорожный%20транспорт/Аналитический%20доклад%20по%20п.%2055%20ДК.pdf>>.

Chupakhina E.¹

Russian railway transport in international trade

The study of the functioning of railway transport is of interest from the features of regulation of its work. Rail transport faces a number of problems that require intervention not only from one state, but also within the framework of international cooperation. The article considers the prospects of international cooperation within the framework of the system of international transport corridors, assesses the role of international organizations in the implementation of services of railway companies.

Keywords: *railway transport, international trade, export, import, transit, freight turnover, freight transportation.*

Статья поступила в редакцию 24 мая 2019 г.

¹ Chupakhina Elena — HSE. E-mail: <edchupakhina@edu.hse.ru>.