



ЕВРАЗИЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

ПРОТОКОЛ

33-го заседания подкомитета по железнодорожному транспорту Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуре Евразийской экономической комиссии

27 марта 2025 г.

№ 20-23/пр

г. Москва

Председествовал
заместитель директора Департамента транспорта и инфраструктуры
Евразийской экономической комиссии
Р. В. Акобян

Присутствовали: 62 чел. (Приложение № 1).

Повестка дня:

1. Об исполнении протокольных решений 32-го заседания подкомитета по железнодорожному транспорту.
2. О ходе реализации Распоряжения ЕМПС от 1.10.2024 № 15 и Плана мероприятий («дорожной карты») по реализации Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики на 2024 – 2026 годы в части железнодорожного транспорта.
3. О мониторинге выявления/устранения проблемных вопросов (препятствий, барьеров, изъятий, ограничений) в сфере железнодорожного транспорта согласно поступивших в Евразийскую экономическую комиссию обращений.
4. О реализации Плана мероприятий Евразийской экономической комиссии по итогам заседания ЕМПС 1 октября 2024 года (инициативы Председателя Кабинета Министров- Руководителя Администрации Президента Кыргызской Республики А.У. Жапарова).

5. О реализации государствами-членами ЕАЭС Договора о Евразийском экономическом союзе в части железнодорожного транспорта.

6. О применении государствами-членами Евразийского экономического союза рекомендаций Коллегии ЕЭК в части железнодорожного транспорта (Рекомендации Коллегии ЕЭК от 29.03.2016 № 4, от 19.11.2019 № 36, от 26.11.2019 № 38, от 22.12.2020 № 29).

7. О совершенствовании положений Договора о Евразийском экономическом союзе в части железнодорожного транспорта.

8. Разное.

8.1. О взаимодействии Евразийской экономической комиссии и АО «Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс» (АО «ОТЛК ЕРА»).

8.2 О предложениях научного сообщества по развитию контейнерных перевозок.

8.3. О внедрении Методики и ежегодного сравнительного анализа (бенчмаркинга) состояния безопасности движения на основе международных индикаторов в сравнении с ведущими железными дорогами мира в рамках реализации Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики на 2024 – 2026 годы

8.4 Об организации деятельности подкомитета по железнодорожному транспорту Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуре Евразийской экономической комиссии.

Участники заседания подкомитета, обсудив вопросы повестки дня, приняли следующие решения:

1. Об исполнении протокольных решений 32-го заседания подкомитета по железнодорожному транспорту Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуре Евразийской экономической комиссии

1. Принять к сведению информацию Департамента транспорта и инфраструктуры Евразийской экономической комиссии по данному вопросу.

2. Просить членов подкомитета по железнодорожному транспорту в дальнейшем предоставлять информацию по исполнению протоколов заседаний подкомитета по железнодорожному транспорту в установленные сроки.

**2. О ходе реализации Распоряжения ЕМПС от 1.10.2024 № 15 и
Плана мероприятий («дорожной карты») по реализации Основных
направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной)
транспортной политики на 2024 – 2026 годы
в части железнодорожного транспорта**

1. Принять к сведению информацию Департамента транспорта и инфраструктуры и членов подкомитета по железнодорожному транспорту по данному вопросу.

2. Просить уполномоченные органы от Республики Казахстан, Кыргызской Республики и Российской Федерации направить в ЕЭК информацию по исполнению пунктов Плана мероприятий («дорожной карты») по реализации Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики на 2024 – 2026 годы (далее – Дорожная карта) в части железнодорожного транспорта в срок до 25 апреля 2025 года.

3. Просить уполномоченные органы от Республики Беларусь направить в ЕЭК информацию по пунктам 3, 28, 30-31 Дорожной карты в срок до 25 апреля 2025 года.

4. Просить уполномоченные органы Российской Федерации направить в ЕЭК информацию по пунктам 28-30 Дорожной карты в срок до 25 апреля 2025 года.

5. Согласиться с необходимостью проведения отдельных совещаний по реализации пунктов 28-31 Дорожной карты.

**3. О мониторинге выявления/устранения проблемных вопросов
(препятствий, барьеров, изъятий, ограничений) в сфере железнодорожного
транспорта согласно поступивших в Евразийскую экономическую
комиссию обращений**

1. Принять к сведению информацию Департамента транспорта и инфраструктуры, Департамента таможенной инфраструктуры и членов подкомитета по железнодорожному транспорту по данному вопросу.

2. Департаменту транспорта и инфраструктуры продолжить работу по мониторингу выявления/устранения проблемных вопросов в сфере железнодорожного транспорта согласно поступающих в Евразийскую экономическую комиссию обращений.

3. Просить уполномоченные органы государств-членов рассмотреть возможность отказа от дублирования в бумажных документах отметок

контролирующих органов в случае организации соответствующего информационного взаимодействия в электронном виде.

4. О реализации Плана мероприятий Евразийской экономической комиссии по итогам заседания ЕМПС 1 октября 2024 года (инициативы Председателя Кабинета Министров-Руководителя Администрации Президента А.У. Жапарова)

1. Принять к сведению информацию Департамента транспорта и инфраструктуры Евразийской экономической комиссии об необходимости реализации в 2025 году инициативы Председателя Кабинета Министров-Руководителя Администрации Президента А.У. Жапарова и продолжить совместно с уполномоченными органами работу по ее реализации (Приложение № 2).

2. Просить уполномоченные органы государств-членов ЕАЭС направить в срок до 25 апреля 2025 года предложения при их наличии по возможным механизмам реализации указанной инициативы в рамках подготовки предложений по развитию перевозок грузов железнодорожным транспортом (пункт 29 Плана мероприятий («дорожной карты») по реализации Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики на 2024 – 2026 годы).

5. О реализации государствами-членами ЕАЭС Договора о Евразийском экономическом союзе в части железнодорожного транспорта

1. Принять к сведению информацию Департамента транспорта и инфраструктуры Евразийской экономической комиссии и уполномоченных органов государств-членов ЕАЭС по реализации положений Договора о Союзе в сфере железнодорожного транспорта.

2. Просить уполномоченный орган Республики Казахстан направить в Департамент транспорта и инфраструктуры Евразийской экономической комиссии информацию по запросу от 31.01.2025 № 20-30 до 29 апреля 2025 года.

6. О применении государствами-членами Евразийского экономического союза рекомендаций Коллегии ЕЭК в части железнодорожного транспорта (Рекомендации Коллегии ЕЭК от 29.03.2016 № 4, от 19.11.2019 № 36, от 26.11.2019 № 38, от 22.12.2020 № 29)

1. Принять к сведению информацию Департамента транспорта и инфраструктуры Евразийской экономической комиссии и членов подкомитета по железнодорожному транспорту Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуре по данному вопросу.

2. Просить уполномоченные органы Республики Казахстан, Кыргызской Республики направить информацию по применению рекомендаций Коллегии Комиссии от 29 марта 2016 года № 4, от 19 ноября 2019 года № 36, от 26 ноября 2019 года № 38 и от 22 декабря 2020 года № 29, от 27.12.2022 № 48 (запрос от 31.01.2025 № 20-30) в срок до 29 апреля 2025 года.

3. Просить уполномоченные органы Российской Федерации направить информацию по применению рекомендации Коллегии Комиссии от 27.12.2022 № 48 (запрос от 31.01.2025 № 20-30) в срок до 29 апреля 2025 года.

4. Просить уполномоченные органы Республики Казахстан, Кыргызской Республики, Российской Федерации проинформировать в срок до 29 апреля 2025 года о поступивших обращениях в уполномоченные органы государств-членов Союза по вопросу выдачи сертификата безопасности на железнодорожном транспорте за 2024 год.

7. О совершенствовании положений Договора о Евразийском экономическом союзе в части железнодорожного транспорта

1. Принять к сведению информацию Департамента транспорта и инфраструктуры Евразийской экономической комиссии и членов подкомитета по изменению положений Договора о Союзе в сфере железнодорожного транспорта.

2. Предложение Министерства транспорта и коммуникации Республики Беларусь (письмо от 02.05.2024 № 04-02-0/8/3988) о внесении дополнения в раздел V «Железнодорожный транспорт» Протокола о скоординированной (согласованной) транспортной политики (приложение № 24 к Договору о Союзе) не поддержано.

3. Принять к сведению предложение Департамента транспорта и инфраструктуры Евразийской экономической комиссии рассмотреть возможность внесения изменений в Договор о Союзе в части определения понятия «унифицированный тариф».

Просить уполномоченные органы государств-членов ЕАЭС направить предложения при их наличии по данному вопросу в Департамент транспорта и инфраструктуры Евразийской экономической комиссии в срок до 29 мая 2025 года.

8. Разное

8.1. О взаимодействии Евразийской экономической комиссии и АО «Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс» (АО «ОТЛК ЕРА»)

1. Принять к сведению информацию Департамента транспорта и инфраструктуры Евразийской экономической комиссии о сотрудничестве с АО «Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс» и инициативе по его расширению (далее – АО «ОТЛК ЕРА»).

2. Поддержать инициативу Департамента транспорта и инфраструктуры Евразийской экономической комиссии по расширению сотрудничества ЕЭК с АО «ОТЛК ЕРА».

3. Департаменту транспорта и инфраструктуры Евразийской экономической комиссии направить проект Плана по взаимодействию Департамента транспорта и инфраструктуры Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) и Акционерного общества «Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс» (АО «ОТЛК ЕРА») на 2025 – 2026 годы в уполномоченные органы в области транспорта государств-членов ЕАЭС.

8.2. О предложениях научного сообщества по развитию контейнерных перевозок

1. Принять к сведению информацию представителя Федерального государственного бюджетного учреждения науки Институт проблем транспорта Российской академии наук по данному вопросу (Приложение № 3).

8.3. О внедрении Методики и ежегодного сравнительного анализа (бенчмаркинга) состояния безопасности движения на основе международных индикаторов в сравнении с ведущими железными дорогами мира в рамках реализации Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики на 2024 – 2026 годы

1. Принять к сведению информацию ОАО «РЖД» о состоянии безопасности движения поездов на железнодорожном транспорте в рамках Методики бенчмаркинга состояния безопасности движения поездов.

2. Принять к сведению позиции членов подкомитета по данному вопросу.

8.4. Об организации деятельности подкомитета по железнодорожному транспорту Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуре Евразийской экономической комиссии

1. Принять к сведению информацию Департамента транспорта и инфраструктуры Евразийской экономической комиссии.

2. Просить уполномоченный орган государств-членов ЕАЭС при необходимости направлять предложения по актуализации состава с учетом пункта 7 Порядка работы подкомитетов Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуры при Коллегии Евразийской экономической комиссии.

3. Актуализированный состав размещён на сайте Евразийской экономической комиссии в следующем порядке: Главная – Коллегия ЕЭК – Энергетика и инфраструктура – Департамент транспорта и инфраструктуры – Железнодорожный транспорт – Подкомитет по железнодорожному транспорту по ссылке: <https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/7e2/k5vhljxscdr10xrheedhdzce83qbwten/Sostav-podkomiteta-po-zhd-transportu-28-05-2024.pdf>.

4. Провести следующее заседание подкомитета в июле 2025 года. О дате, месте и времени будет сообщено дополнительно.

Председательствующий



Р.В. Акобян

СПИСОК

участников 33-го заседания подкомитета по железнодорожному транспорту
 Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуре
 Евразийской экономической комиссии
 (27 марта 2025 года, г. Москва)

ПРЕДСЕДАТЕЛЬСТВУЮЩИЙ		
1.	АКОБЯН Рубен Ваникович	заместитель директора Департамента транспорта и инфраструктуры
РЕСПУБЛИКА АРМЕНИЯ (в режиме видеоконференции)		
2.	МИШУРА Александр Анатольевич	начальник отдела международного сотрудничества ЗАО «Южно-кавказская железная дорога», независимый эксперт
3.	НАЗАРЕТЯН Гаяне Арамовна	заместитель начальника отдела международного сотрудничества ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога», независимый эксперт
РЕСПУБЛИКА БЕЛАРУСЬ (в режиме видеоконференции)		
4.	ИВАНОВА Татьяна Викторовна	заместитель начальника отдела организации коммерческой работы и условий перевозок службы грузовой работы и внешнеэкономической деятельности Государственного объединения «Белорусская железная дорога»
5.	ИВАНОВ Дмитрий Александрович	заместитель начальника службы - начальник отдела по сотрудничеству со странами СНГ службы внешних связей Государственного объединения «Белорусская железная дорога»
6.	МАЦКЕЛЬ Евгений Михайлович	начальник отдела технической политики службы технической политики и инвестиций Государственного объединения «Белорусская железная дорога»
7.	САЙКОВСКАЯ Оксана Григорьевна	заместитель начальника отдела правовых актов и международных договоров юридической службы Государственного объединения «Белорусская железная дорога» (руководитель группы)

РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН (в режиме видеоконференции и очно)		
8.	АДАМБАЕВА Салтанат Мухиджановна	генеральный директор Казахстанской ассоциации перевозчиков и операторов вагонов (контейнеров) (КазАПО), независимый эксперт
9.	АДАМБАЕВ Алибек Раимкулович	начальник GR отдела ТОО «РТС Holding», независимый эксперт
10.	ЗЕКЕНОВА Айжан Жаксылыковна	заместитель директора Департамента экономической интеграции Национальной палаты предпринимателей Республики Казахстан «Атамекен», независимый эксперт
11.	ИБРАЕВА Айман Жумагуловна	руководитель группы Департамента интеграции и международного сотрудничества АО «НК «Казахстан темир жолы», независимый эксперт
12.	КУЛТАЙ Мухтар Ерсултанулы	исполнительный директор в сфере железнодорожного транспорта Союза транспортников Казахстана "Казлогистикс", независимый эксперт
13.	ЛИДЕНЕВА Надежда Владимировна	специалист по НТД и НПА ТОО «Исткомтранс», независимый эксперт
14.	МАРАЛБАЕВ Жасулан Геннадиевич	управляющий директор - директор Департамента логистики и перевозок Национальной палаты предпринимателей Республики Казахстан «Атамекен», независимый эксперт
15.	НУРКАНОВ Ерканат Балханулы	главный эксперт межотраслевой координации Комитета железнодорожного и водного транспорта Министерства транспорта
16.	САЛЫКПАЕВА Айжан Талгатовна	эксперт управления развития индустриального и инфраструктурного сотрудничества Департамента экономической интеграции Министенрста торговли и интеграции
КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА (в режиме видеоконференции)		
17.	КАНУННИКОВ Александр Олегович	ведущий специалист отдела по международному сотрудничеству ГП «НК «Кыргыз темир жолу»
18.	ПОНОМАРЕВА Наталья Сергеевна	ведущий инженер отдела грузовых перевозок ГП «НК «Кыргыз темир жолу»

19.	РАСУЛОВА Асель Замирбековна	ведущий специалист отдела внешних связей и интеграции Министерства транспорта и коммуникаций
РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ (в режиме видеоконференции и очно)		
20.	АВЕРИН Александр Алексеевич	главный специалист отдела евразийской интеграции Департамента зарубежных проектов и международного сотрудничества ОАО «РЖД», независимый эксперт
21.	БОБРИК Петр Петрович (очно)	ведущий научный сотрудник, кандидат физико-математических наук Федерального государственного бюджетного учреждения науки Института проблем транспорта им. Н.С. Соломенко Российской академии наук (ИПТ РАН)
22.	ВОЛЧКОВА Александра Евгеньевна	главный специалист-эксперт отдела экспертизы исполнения обязательств в рамках функционирования ЕАЭС Департамента евразийской интеграции Министерства экономического развития
23.	ГОРБУНОВ Тимофей Григорьевич	заместитель исполнительного директора СРО Союза операторов железнодорожного транспорта, независимый эксперт
24.	ДРОЗДОВ Никита Игоревич	начальник отдела по внешним связям ПАО «ТрансКонтейнер», независимый эксперт
25.	ЗЕНИНА Наталья Владимировна	начальник отдела тарифов на транзитные перевозки Управления тарифной политики ЦФТО – Филиала ОАО «РЖД», независимый эксперт
26.	ИЛЬЧЕНКО Алексей Алексеевич	начальник отдела отраслевого регулирования в ЕАЭС Департамента евразийской интеграции Министерства экономического развития
27.	КИРЕЕВ Алексей Анатольевич	заместитель начальника отдела по опасным грузам и чрезвычайным ситуациям Управления государственного железнодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта
28.	КОРШУНОВА Лариса Павловна (очно)	директор по взаимодействию с органами государственной власти ОТЛК ЕРА, независимый эксперт

29.	ЛЕВИШИНА Елена Вячеславовна	заместитель директора по стратегии и развитию бизнеса ПАО «ТрансКонтейнер», независимый эксперт
30.	ЛИВЕНЦЕВ Дмитрий Владимирович	заместитель начальника отдела по внешним связям ПАО «ТрансКонтейнер», независимый эксперт
31.	МАРКОВА Елена Валерьевна (очно)	руководитель направления по взаимодействию с государственными органами АО «Первая грузовая компания», независимый эксперт
32.	ОЛИЙНЕЧУК Светлана Николаевна	ведущий технолог отдела применения транспортного законодательства Управления правового обеспечения ЦФТО – филиала ОАО «РЖД», независимый эксперт
33.	ПЕТРОВ Станислав Валерьевич	заместитель генерального директора - коммерческий директор АО «Первая грузовая компания», независимый эксперт
34.	ПЕТРОВ Алексей Геннадьевич	заместитель начальника Управления инфраструктуры и перевозок Федерального агентства железнодорожного транспорта
35.	ПИСАРЕНКО Вадим Валерьевич	начальник отдела перевозок Управления инфраструктуры и перевозок Федерального агентства железнодорожного транспорта
36.	ПРОШКИНА Инна Владимировна	консультант отдела нормативного обеспечения международных перевозок Департамента государственной политики в области железнодорожного транспорта Министерства транспорта
37.	ПОПОВ Сергей Иванович	первый заместитель начальника Департамента безопасности движения ОАО «РЖД», независимый эксперт
38.	РАЦУКОВ Сергей Александрович	заместитель директора Департамента евразийской интеграции Министерства экономического развития
39.	САВГУРОВА Байин Бадмаевна	главный специалист направления железнодорожных перевозок Дирекции по международному сотрудничеству и взаимодействию с органами государственной власти ПАО «ДВМП», независимый эксперт
40.	САЛОВА Галина Владимировна	заместитель главного инженера ПАО «ТрансКонтейнер», независимый эксперт

41.	СЕЛЮТИН Михаил Иванович	директор по развитию бизнеса и анализу рисков ОТЛК ЕРА, независимый эксперт
42.	САНКОВСКИЙ Игорь Святославович	исполнительный директор СРО Союза операторов железнодорожного транспорта, независимый эксперт
43.	СЫСОЕНКО Светлана Николаевна	ведущий юрисконсульт ООО «Трансойл», независимый эксперт
44.	ТИХОМИРОВ Андрей Александрович	начальник Центра макроэкономики и международных проектов АО «ИЭРТ», независимый эксперт
45.	ФИЛАТОВ Андрей Васильевич	начальник отдела евразийской интеграции Департамента зарубежных проектов и международного сотрудничества ОАО «РЖД», независимый эксперт
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ <i>(в режиме видеоконференции)</i>		
46.	СЕМИН Петр Александрович	начальник отдела Департамента экономического сотрудничества Исполнительного комитета СНГ
ЕВРАЗИЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ		
47.	АБДЫЛДАЕВА Элнора Жумакадыровна	главный специалист-эксперт отдела железнодорожного транспорта Департамента транспорта и инфраструктуры
48.	БЕЛЯВИНА Оксана Владимировна	советник отдела организации мониторинга и судебно-правовой работы Правового департамента
49.	ГАВРИЧЕВ Алексей Евгеньевич	заместитель начальника отдела таможенных информационных технологий Департаента таможенной инфраструктуры
50.	ДЕМЕНЁВА Татьяна Александровна	советник отдела железнодорожного транспорта Департамента транспорта и инфраструктуры
51.	ЖУКОВА Екатерина Александровна	советник отдела планирования и анализа функционирования внутренних рынков Департамента функционирования внутренних рынков
52.	КАЗАРЯН Мадлена Эдвардовна	начальник отдела планирования и анализа функционирования внутренних рынков Департамента функционирования внутренних рынков

53.	КРЫЛОВ Сергей Викторович	консультант отдела планирования и анализа функционирования внутренних рынков Департамента функционирования внутренних рынков
54.	МАМЫТОВА Алмаанай	консультант отдела экспертизы и медиации Департамента функционирования внутренних рынков
55.	МУСУРАЛИЕВ Нуртай Нурланович	главный специалист-эксперт отдела железнодорожного транспорта Департамента транспорта и инфраструктуры
56.	МУХАМЕТОВ Нуржан Хасимжанович	заместитель начальника отдела железнодорожного транспорта Департамента транспорта и инфраструктуры
57.	НЕГРЕЙ Сергей Викторович	начальник отдела железнодорожного транспорта Департамента транспорта и инфраструктуры
58.	ОЛЖАБАЕВ Канат Женсикбаевич	заместитель директора Департамента функционирования внутренних рынков
59.	РОМАНОВА Марина Евгеньевна	заместитель начальника отдела экспертизы и медиации Департамента функционирования внутренних рынков
60.	СОКОЛОВА Елена Владимировна	консультант отдела правовой экспертизы решений Комиссии Правового департамента
61.	ТЕЛЯШОВА Елена Валерьевна	консультант отдела таможенных информационных технологий Дептамента таможенной инфраструктуры
62.	УСМАНОВА Мадина Азамовна	консультант отдела железнодорожного транспорта Департамента транспорта и инфраструктуры

Выписка из Плана мероприятий Евразийской экономической комиссии по итогам заседания Евразийского межправительственного совета 1 октября 2024 г. (г. Ереван, Республика Армения), утвержденного приказом Председателем Коллегии Евразийской экономической комиссии от 15.11.2024 № 401

№	Мероприятие Форма реализации	Сроки	Ответственные
Инициативы Председателя Кабинета Министров - Руководителя Администрации Президента Кыргызской Республики А. У. Жанарова			
18	«При этом позвольте проинформировать вас о том, что при функционировании нашего внутреннего рынка иногда возникают ситуации, которые негативно влияют на обеспечение продовольственной безопасности. К примеру, в настоящее время остается открытым вопрос в сфере тарифообразования на услуги железнодорожного транспорта по отношению к отдельным видам товаров, в том числе и к социально значимым. Этот вопрос стоит рассматривать не только с призывы препятствий в торговле, но и осуществления согласованной транспортной политики»	2025 год	А.О. Кожошев
	Совместно с государствами-членами проработать инициативу в рамках исполнения мероприятий Плана мероприятий («дорожной карты») по реализации Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств-членов на 2024-2026 годы и разработки проекта плана по реализации Декларации о дальнейшем развитии экономических процессов в рамках Союза до 2030 года и на период до 2045 года «Евразийский экономический путь».		

Институт проблем транспорта им. Н.С. Соломенко РАН

Сухопутный коридор шелкового пути типа «Морской пролив»

Бобрик П.П.

к.ф-м.н, Bobrikpp@mail.ru
8-915-288-6146,

Москва, март, 2025

Цель - организация дешевого сухопутного сообщения в Евразии

Существующие ЖД тарифы в пересчете на тонно-километры груза в разы и даже на порядок больше, чем морские. В том числе по этой причине большинство населения и деловой активности сосредоточено по побережьям мирового океана и обслуживаются морским транспортом. Наоборот, в центре континентов наблюдается отток населения, очаговая деловая активность, преимущественно с/х и горного типа, низкие объемы инвестирования.

Мировую экономику в настоящее время следует признать морской.

Напротив, основатель геополитики Х.Маккиндер еще в конце 19 века прогнозировал, что основой мировой экономики станут железные дороги.

- Каковы причины, что прогноз не реализовался?
- Что делать, чтобы вернуть ЖД их значение?
- Жизнеспособна ли сухопутная экономика?

Цена – доминирующий фактор для грузового транспорта

В настоящее время на направлении Китай Европа идет один из трех крупнейших в мире грузовых транспортных потоков в мире около 14 млн. контейнеров в год. До 95% этого потока доставляется морем. Фактор более высокой скорости ЖД доставки интересен всего единицам процентов грузоотправителям.

Тарифы надо различать доковинные и текущие. До 2022 года около \$2-3 тыс. за контейнер морем, ЖД \$6 тыс. включая китайские дотации. После ковида цены очень волатильны от \$3 до \$15 тыс. морем, ЖД доставка \$7-11 тыс. в зависимости от дотаций и перевозчиков.

Для полноценной конкуренции ЖД тариф надо снижать не менее двух раз.

Энергоэффективность

Таблица 1. Удельные энергозатраты для некоторых транспортных систем.

Транспортная система	Мощность МВт	Скорость, м/сек	Вес полезного груза, тонн	Удельные энергозатраты
Боинг-747	137	253	64	4380
Экраноплан «Лунь»	137	138	120	8333
Грузовой ж/д состав	4,4	20	2000	110
ВСМ-TGV	8,8	83,3	50	2173
Автотрейлер	0,338	22,2	20	761
Балтийский автопаром	17,6	10,8	3345	487
Танкер река-море "Джейхун"	2,4	5,4	7000	64,86
Танкер "Лисичанск"	13,25	9,2	34-640	41,6

Источник: Дроздов Борис Викторович

Самые энергоэффективные в пересчете на тонно-километры виды транспорта это ЖД и водный. Именно они являются основными в современной экономике.

Автомобильный транспорт в принципе не может быть магистральным.

Пассажирский транспорт - это отдельный сектор со своими законами.

Конкуренция суша / море

Водный транспорт в 2-3 раза эффективнее ЖД по показателю затрат энергии на тонно-километр. Это происходит прежде всего за счет двух причин.

Эффект масштаба. Вес ЖД состава около 3,6 тонн, вес крупных контейнеровозов и нефтяных танкеров под 500 тыс. тонн.

Море бесплатно, а ЖД путь требует содержание.

Но ...

У морского транспорта, как правило, больше длина маршрута. В среднем в те же 2-3 раза. Китай - Европа по суше 10 тыс. км, морем 22 тыс.

Люди не живут на воде. Поэтому доставить до конечного потребителя удается только для городов на побережье.

Для потребителей на суше требуется добавить операции по перевалке и доставке другими видами транспорта до конечного адресата на последней миле. Что удорожает маршрут.

Энергозатраты

Тип транзита	Удельные затраты (кДж/ткм)	Длина (км.)	Работа (кДж/т)
Железнодорожный (Китай-Финляндия)	110	10-000	$1.1 \cdot 10^6$
Морской (Китай-Финляндия)	54,3	21-000	$1.14 \cdot 10^6$
Железнодорожный (Южная Корея-Зап. Европа)	110	11-000	$1.2 \cdot 10^6$
Морской (Южная Корея-Зап. Европа)	54,3	22-000	$1.2 \cdot 10^6$
Железнодорожный (Китай-Зап. Европа)	110	11-000	$1.21 \cdot 10^6$
Морской (Китай-Зап. Европа) (Шанхай-Амстердам)	54,3	23-000	$1.25 \cdot 10^6$

Источник Дроздов Б.В.

За счет более короткого пути энергозатраты ЖД и морем приблизительно одинаковы. Это дает возможность сухопутному коридору на равных конкурировать с морским на направлении Китай - Европа.

Неравные условия для ЖД и судов

В современной экономике для железнодорожных и морских перевозок установлены неравные условия.

- Суда часто приписаны к оффшорным зонам с фактически нулевой налоговой нагрузкой. Напротив, РЖД является одним из главных налогоплательщиков РФ.
- ЖД обслуживает территорию как площадь, включая малодеятельные участки. Суда только побережье, что позволяет сконцентрировать потоки.
- ЖД выполняют перекрестное субсидирование с целью решения различных социальных и экономических задач.
- ЖД оформлено как национальный или региональный монополист, что позволяет поддерживать цены. Суда обычно являются частными.

В современной экономической парадигме морской транспорт имеет явные преимущества, многие из которых являются искусственными. Для их устранения предлагаются сухопутные коридоры типа «Морской пролив»

Единый оператор коридора

Коридор типа «морской пролив» для малой себестоимости перевозок должен иметь ряд преференций. Их статус должен быть одинаков во всех странах транзитерах. Для этого требуется единый оператор коридора (ЕОК).

ЕОК является юридическим лицом, собственником всей путевой инфраструктуры и подвижного состава

Акционерами ЕОК являются страны транзитеры в пропорции длины пути, проходящей по их территории.

По наиболее важным вопросам, касающимся самого существования коридора, предусмотрено право вето.

ЕОК также необходим для оперативного управления движением вдоль всего коридора в условиях очень высокой интенсивности трафика и трансграничных пересечений.

ЕОК не облагается никакими местными налогами

Необходимым условием коридора типа «морской пролив» является его рентабельность

Транзит

С помощью транзита можно существенно снизить себестоимость перевозок

Транзит намного более простой тип движения, что позволяет использовать более дешевое управление.

Для транзита требуется меньшее число станций, путевой инфраструктуры, числа работников.

Транзит не требует маневровой работы, пунктов накопления составов т.д.

При транзите не происходит перестроирование поездов. Единичей перевозки сразу является состав от прочих перевозчиков.

Для рентабельности коридор типа «морской пролив» должен являться транзитным.

Математическая модель финансовых результатов

В настоящее время сухопутных коридоров с регулированием типа «Морской пролив» не существует. Для оценки его финансовых результатов на направлении Китай - Европа была создана математическая модель

В модели сравниваются обще котловые расходы и доходы коридора.

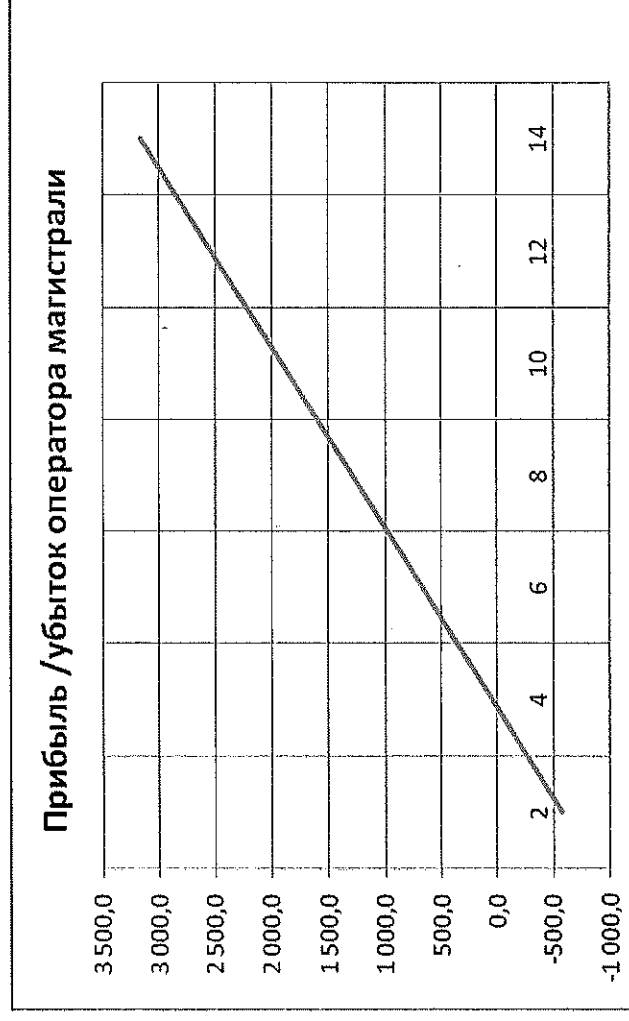
Модель предполагает, что коридор уже работает в устойчивом режиме. Не рассматриваются вопросы проектного финансирования, источников средств и процентных платежей.

Расходы коридора состоят из амортизации путевого хозяйства, оплаты труда, затрат на энергию, а также амортизацию вагонов и тяги.

Доходы коридора состоят из оплаты за доставку. Тариф предполагается равным аналогичному морскому.

Рентабельность коридора

Коридор окупается только при высокой интенсивности потока по нему. Это происходит из-за большой стоимости инфраструктуры.

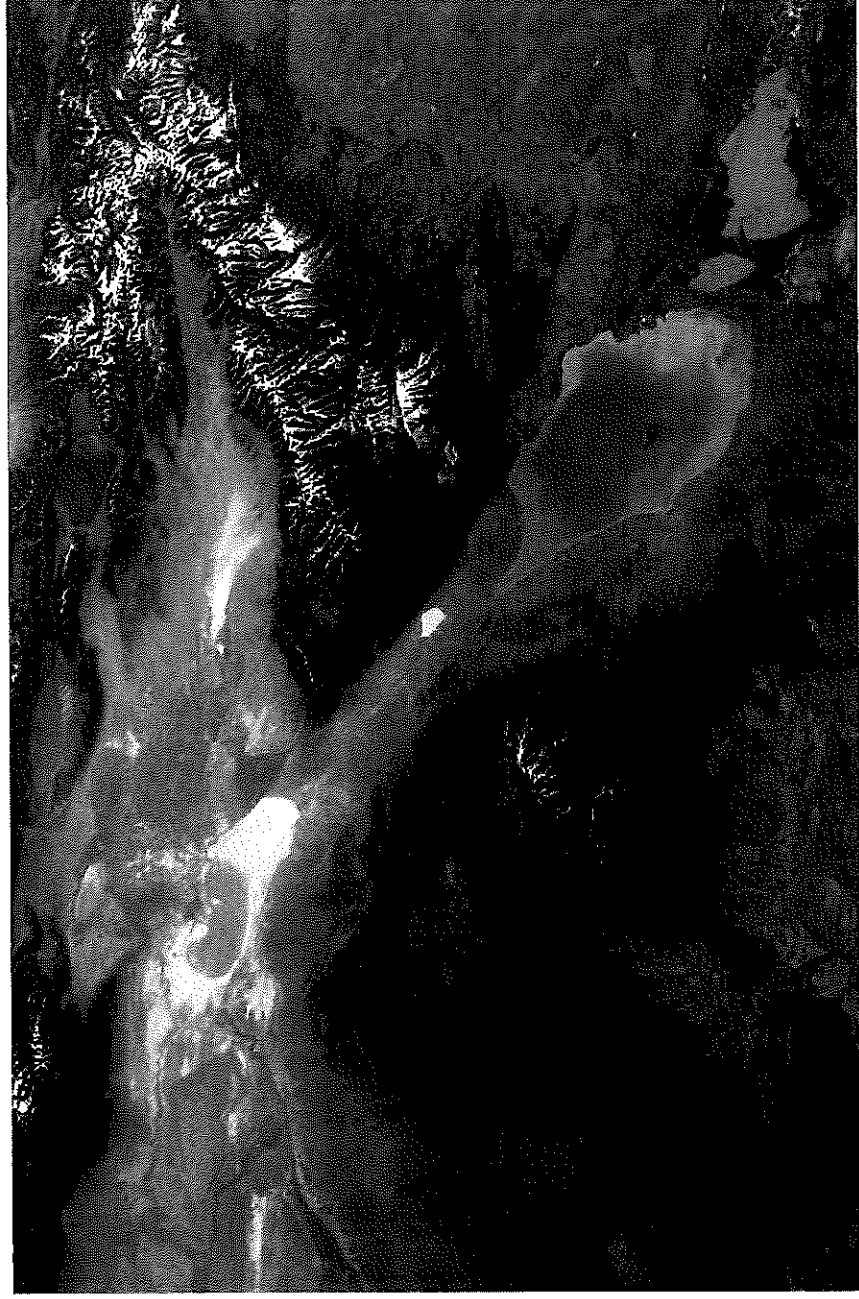


Финансовый результат магистралей (млн. долларов) в зависимости от величины суммарного трафика по направлению Китай - Европа (млн. TEU).
Математическое моделирование.

Коридор не может возникнуть эволюционным путем из-за первоначальной убыточности.

Джунгарские ворота

Маршрут должен бы максимально коротким, проходить по равнинным малоосвоенным территориям и не заходить в города. Наиболее близок к трассировке к автомобильной дороге «Меридиан», но может отклоняться от нее 100-200 км.



Основная ветка Шелкового пути должна использовать единственно возможный равнинный путь между горами.

Выводы

Возможен сухопутный рентабельный коридор по направлению Китай Европа с тарифами, конкурентными морским в этом направлении. Тем самым можно решить задачу восстановления великого шелкового пути в его изначальном смысле ОПОП.

С учетом более быстрой доставки коридор может перетянуть на себя до половины трафика. Это около 7 млн контейнеров или 200 млн тонн. Что равно совокупному трафику БАМа и Транссиба. Интенсивность около 5 составов в час.

Необходимость альтернативных сухопутных коридоров сейчас особенно актуальна из-за геополитических соображений. А также возможных нарушений работы морских проливов и каналов.