

Великая китайская стена на стыке железных дорог 1520/1435 мм

Кшиштоф НЕМЕЦ, член правления CTL Logistics



Наблюдая процессы, которые происходили на европейских железных дорогах в прошлом столетии, можно заметить концентрацию транспорта у границ отдельных государств. Это было связано с разными правовыми нормативами, организацией и управлением, техническими требованиями и т.п. Сравнительно низкий уровень международного товарообмена не мотивировал скоординированного строительства железных дорог для увеличения объемов и скорости международных перевозок и оказал существенное влияние на сложившуюся в настоящее время ситуацию с железными дорогами. Достаточно посмотреть на карту, отображающую технические параметры железнодорожной инфраструктуры в Европе, чтобы получить подтверждение этого тезиса.

С течением времени растущие объемы товарообмена между странами стали предъявлять железным дорогам новые требования. При развитии международных перевозок значительно увеличился объем грузов, пересекающих границы нескольких государств, в связи с чем появилась необходимость в предложении специализированных вагонов и в создании логистических цепей.

В странах ЕС надежда на развитие перевозок связывалась с улучшением технического состояния железнодорожной инфраструктуры и либерализацией рынка железнодорожных перевозок. Основы для либерализации начали создаваться уже в девяностые годы XX века, но на практике новые перевозчики появились на рынке после 2001 года, т.е. после принятия ЕС «Первого железнодорожного пакета» — свода директив, определяющих принципы свободного доступа перевозчиков к сети, а также платного, не дискриминирующего предоставления железнодорожных линий пользователям.

Следствием либерализации рынка явилось то, что сегодня в отдельных странах ЕС насчитывается от нескольких (во Франции) до нескольких сот (в Германии) железнодорожных перевозчиков. С 01.01.2007 наступило полное открытие рынка железнодорожных грузовых перевозок на территории ЕС. Следовательно, мы теперь сталкиваемся с новой железнодорожной действительностью, где клиент имеет возможность выбирать перевозчика, а пере-

возчики конкурируют на рынке, предлагая более выгодные по цене и организации перевозки оферты.

Процесс либерализации рынка железнодорожных перевозок следует рассматривать как естественный, так как правом клиента в любой области экономической жизни должна быть возможность выбора. Каждый из нас в повседневной жизни, делая большие или маленькие покупки, привык выбирать среди разных предложений то, которое подходит ему больше других. Почему же на рынке перевозок должно быть по-другому?

Как и в других сферах жизни, принятые законы и рекомендации, касающиеся железнодорожных перевозок, интерпретируются и внедряются в разных государствах по-разному. К примеру, перевозчики, пользующиеся железнодорожной инфраструктурой, за доступ

к ней платят разные цены в разных странах. И эта разница значительная. Так, стоимость доступа к инфраструктуре в Словакии в 4,5 раза больше, чем в Бельгии.

Расходы на доступ к железнодорожной инфраструктуре составляют около 30% расходов перевозчика. Следовательно, они существенно влияют на цены перевозок, предлагаемые на рынке. В этой области ЕС еще предстоит проделать работу по унифицированию условий ведения перевозочной деятельности.

Следующим фактором, оказывающим влияние на стоимость перевозок, является скорость движения поездов, от которой напрямую зависит время доставки грузов от отправителя к получателю. Сделав расчеты на основе реальных цифр, относящихся к конкретному контракту, мы получили интересный результат: увеличение коммерческой скорости на 10 км/ч, от 30 до 40 км/ч, уменьшает общие расходы на перевозку более чем на 5%.

Конечно, для перевозчика лучшей была бы ситуация, когда цены на доступ к инфраструктуре падают, а скорость движения поездов увеличивается. Последствия для рынка железнодорожных перевозок, вытекающие из изменения этих двух параметров, можно продемонстрировать, используя пример железнодорожного рынка в Польше.



Рис. 1

Создавая логистические цепи, железнодорожный оператор должен приспособиться к различным техническим требованиям железнодорожной сети в Европе, где присутствуют:

- 14 систем безопасности;
- 4 системы электрической тяги;
- 5 типов ширины колеи;
- 5 видов габаритов (только на колес 1435 мм);
- 11 типов ширины пантографов;
- право- и левостороннее движение.

Источник: www.buecker.net

График наглядно показывает изменение объема перевозок в зависимости от стоимости доступа к инфраструктуре и коммерческой скорости. Когда расходы на доступ к инфраструктуре снижались быстрее, чем падение коммерческой скорости, как это было в 2006 году, объемы перевозок росли. В 2007 году наблюдаем уже рост цен на доступ к инфраструктуре, что при дальнейшем снижении скорости вызвало уменьшение объема перевозок. Надо отметить, что это уменьшение не связано с финансово-экономическим кризисом, потому что кризис наступил значительно позже.

Приведенный пример еще раз подтверждает, что к процессам, происходящим на железных дорогах, следует подходить с большой ответственностью, предугадывая и просчитывая возможные варианты последствий принятых решений. В противном случае будем сталкиваться с порочным кругом, выйти из которого будет трудно.

А поскольку на происходящие на железных дорогах процессы в настоящее время накладывает влияние экономического кризиса, получается ситуация, в которой железные дороги находятся в дефенсиве. Можно, наверное, к данной ситуации относиться таким образом: если во время кризиса перевозки падают, то, видимо, так и должно быть. Но можно проявлять активный подход к проблемам и даже во время кризиса завоевывать новые заказы на перевозки грузов. В настоящее время для развития рынка перевозок особенно важно срочно ликвидировать все барьеры, тормозящие развитие рынка.

Нет сомнений, что шансы развития железных дорог следует искать в увеличении объемов международных и интермодальных перевозок. В направлении Восток — Запад эти шансы имеют особое значение, поскольку они связаны с неиспользованными железными дорогами возможностями перевозок между странами Дальнего Востока и Европой. Одним из главных барьеров для развития международных перевозок является стык железных дорог 1435/1520 мм между странами ЕС и СНГ.

Может создаться впечатление, что на стыке разных ширин колеи возникла вторая Великая китайская стена, которая состоит из ряда препятствий и барьеров, не только технических, но также административных, правовых и т.п. Эти барьеры общеизвестны и во время большинства конференций перечисляются фирмами, организующи-

Изменение цены доступа, коммерческой скорости и объема перевозок в железнодорожном транспорте в Польше, 2004-2009

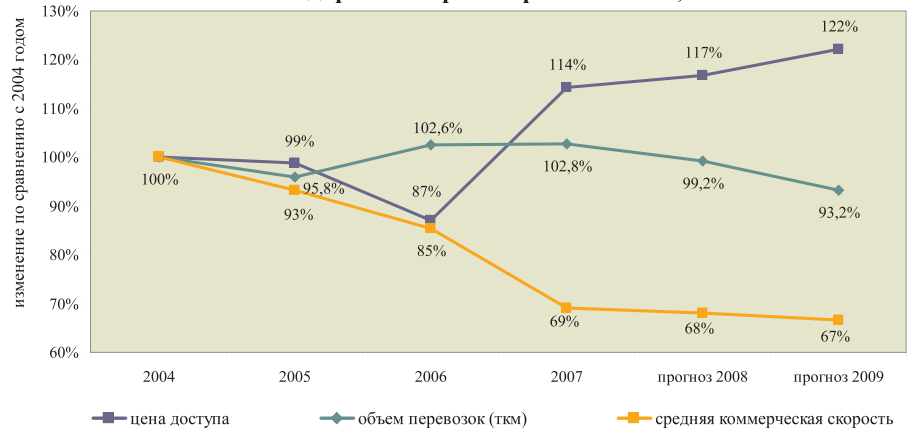


Рис. 2



Рис. 3

ми перевозки, в том числе и российскими фирмами.

Чтобы эти барьеры эффективно удалить, следует:

- ввести такие изменения в правовых нормах, касающихся перевозок, чтобы нормы, обязательные в ЕС (в организации МСЖД (UIC)) и в ОСЖД, были совместимыми;
- максимально упростить административные и таможенные процедуры, увеличить использование информатики;
- внедрить программу модернизации погранпереходов, касающуюся, прежде всего, улучшения железнодорожной инфраструктуры и образования современных терминалов;
- улучшить сотрудничество всех железнодорожных перевозчиков с целью предоставить предложения по перевозкам, удовлетворяющие требованиям рынка;
- перейти от административного регулирования перевозок (тарифы, планирование перевозок, пользование вагонами и связанные с тем расчеты и т.п.) к договорным условиям между участниками рынка.

Особенностью железных дорог и железнодорожников всегда была привязанность к традиции. Это не должно, однако, означать, что мир идет вперед, а железная дорога этого темпа не выдерживает. Достаточно того, что на практике состояние железной дороги в грузовых перевозках, реагирование на потребности рынка или уровень оферты для клиента уже много лет отстают от современных требований. В грузовых перевозках нет таких достижений, как высокоскоростные железные дороги в пассажирских перевозках. Следовательно, если у нас такое запаздывание в технике, технологии, организации перевозок, чтобы спасти ситуацию, надо сделать все, что в настоящее время возможно. Без сомнения, необходимо срочное удаление правовых, административных, бюрократических барьеров.

Представляется также необходимой смена поколений управляющего персонала на железных дорогах. Опыт специалистов, безусловно, абсолютно необходим, но во многих аспектах он играет отрицательную роль. Это касается особенно вопросов, связанных с оперативным ответом на возникаю-



Рис. 4

щие потребности рынка, а также вопросов, связанных с созданием проектов, стимулирующих перевозки в форме конкретной оферты для клиентов. Опыт не выгоден также при интерпретации законов и изменении существующей до сих пор практики. Ведь проще всего, вместо того чтобы искать новые пути для решения проблем, поступать, как поступали раньше. В такой ситуации необходимо приглашение современно образованных молодых людей без устоявшихся консервативных привычек в методах управления.

Сейчас нет времени для дебатов о необходимости принятия мер по спасению ситуации на грузовых железных дорогах. Проблем не решат и очередные 10 конференций. В данном случае необходимо руководствоваться принципом: с проблемами можно жить, но лучше их решать.

ЛИТЕРАТУРА

1. Директивы ЕС: 2001 №№ 12, 13, 14; 2004 №№ 49, 50, 51.
2. Правила (ЕС) № 881/2004.

II Ежегодная международная конференция



ТРИЛОГИЯ
Транспорт Инвестиции Логистика

ОРГАНИЗАТОР:



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ:



30 октября 2009 г., Музей воды, Санкт-Петербург, Россия

ДИСКУССИИ:

Общие вопросы развития транспортно-логистической инфраструктуры Северо-Запада России и Балтийского региона:

- Транспортно-логистическая отрасль как отражение состояния отечественной экономики в условиях кризиса
- Приоритеты Транспортной стратегии России до 2030 г. и особенности федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России 2010-2015 гг.».
- Место Северо-Запада
- Таможенные процедуры и оптимизация функционирования пунктов пропуска

Новые возможности российско-европейского сотрудничества в области транспорта, логистики и привлечения инвестиций

- Транспортный диалог России-ЕС. Роль Северо-Западного региона России
- Партнерство в области транспорта и логистики в рамках программы «Северное измерение»
- Международные транспортные коридоры. Международные проекты по развитию транспортного сообщения на территории Северо-Запада
- Перспективные направления для инвестиций





КРУГЛЫЕ СТОЛЫ:

Портовая индустрия Северо-Запада

- Перспективы портовых проектов в северной части Финского залива
- Возможности для кооперации портов в Балтийском регионе
- Преимуществ и особенности северных портов. Перспективы развития перевозок по Северному морскому пути
- Доступность и возможности увеличения пропускной способности портов Северо-Запада России.
- Портовые особые экономические зоны

Мультимодальные перевозки: конкуренция или сотрудничество различных видов транспорта?

- Международные транспортные коридоры.
- Мониторинг грузопотоков
- Оптимизация процессов доставки грузов.
- Внедрение инновационных технологий в логистике
- Организация и управление контейнерными грузопотоками
- Международные автомобильные перевозки
- Перспективы контейнерных перевозок. Зарубежный опыт

Складские и индустриальные проекты на Северо-Западе России

- Увеличение складских площадей: количество или качество?
- Специализация на рынке складской недвижимости
- Лизинг складского оборудования
- Оптимизация управления складскими запасами
- Внедрение логистических информационных систем
- Средства автоматизации и механизации погрузочно-разгрузочных работ

Дополнительная информация и регистрация по телефону +7 (812) 622 14 87 или на сайте www.investa.spb.ru

ПАРТНЕРЫ:



Международная академия транспорта



Межрегиональный Союз транспортников и предпринимателей

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПАРТНЕР:



СПЕЦИАЛЬНЫЙ ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПАРТНЕР:



ИНФОРМАЦИОННЫЕ ПАРТНЕРЫ:

