

Интеграция железных дорог России в европейскую и азиатскую транспортные системы

В.Н. МОРОЗОВ, первый вице-президент ОАО «Российские железные дороги»



Интеграция железных дорог России в европейскую и азиатскую транспортные системы является стратегической задачей, сулящей колоссальные выгоды. Ее решение позволит в значительной степени реализовать гигантский транзитный потенциал Российской Федерации и обеспечит существенный подъем национальной экономики. Сегодня для ОАО «РЖД» это направление из стадии намерений и планов переходит в период практической реализации. Эта стратегическая задача нашла свое отражение и развитие в основных программных документах нашей отрасли. А 16 ноября 2006 года произошло знаковое событие в развитии интеграционных процессов в транспортной сфере. Совет Директоров ОАО «РЖД» одобрил вступление компании в Международный союз железных дорог (МСЖД) в качестве полноправного члена.

Как заявил президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин, «вступление ОАО «РЖД» в МСЖД будет означать получение новых возможностей для адаптации к интеграционным процессам, протекающим как в Европе, так и в других регионах мира, и способствующим формированию мирового рынка транспортных услуг, освоение которого станет более доступным для российских компаний. Одновременно, за счет более тесного сотрудничества железных дорог — членов МСЖД, возрастет привлекательность транспортных коммуникаций Российской Федерации для обеспечения торгово-экономических связей между Европой и Азией».

Россия и ближнее зарубежье

Сложный процесс органичного вхождения отечественных стальных магистралей в общую евроазиатскую сеть прежде всего затрагивает наших ближайших соседей. В том числе наших постоянных торговых и транспортных партнеров — страны СНГ и Балтии. Достаточно вспомнить, что в сообщении России с указанными государствами железнодорожным транспортом за 2005 год было перевезено более 109 млн. тонн грузов. Это 25% от общего объема внешнеторговых перевозок РФ.

Подчеркну: внешнеторговые отношения между государствами СНГ и Балтии осуществляются с преимущественным использованием именно железнодорожного транспорта, имеющего единые

технологические стандарты инфраструктуры. В рамках железнодорожных администраций стран СНГ и Балтии налажено согласование порядка направления вагонопотоков, плана формирования грузовых поездов и проч.

Россия и страны Европы

Через территорию СНГ и Балтии лежит наш путь в страны Центральной и Западной Европы. Одной из приоритетных международных задач является развитие железнодорожной инфраструктуры общеевропейского транспортно-коридора № 2 (Берлин — Варшава — Минск — Москва — Нижний Новгород).

Важнейшим событием для развития коридора стало подписание 9 октября 2003 года в Екатеринбурге Меморандума о взаимопонимании и сотрудничестве между ОАО «РЖД» и немецкими железными дорогами (Deutsche Bahn AG). Соглашение предусматривает ряд совместных мер для повышения конкурентоспособности коридора и увеличения объемов пассажирских и грузовых перевозок. Потенциал только участка Берлин — Москва МТК № 2 оценивается в 1 млн. контейнеров в год. Из этого объема по железной дороге сегодня перевозится всего 2% контейнерных грузов. Российская часть инвестиций в развитие инфраструктуры направления Берлин — Варшава — Минск — Москва составит порядка 20 млрд. рублей.

Расширяя наметившееся сотрудничество по увеличению объема грузоперевозок в рамках МТК № 2, железные дороги

России, Германии, Польши и Белоруссии договорились о создании совместного предприятия. Задача четырехстороннего СП — осваивать рынок грузовых перевозок в сообщении Восточная Азия — Китай — Россия — Западная Европа на основе координации деятельности национальных перевозчиков, предоставлять полный пакет сервисных услуг и т.п. Реализация этого проекта позволит увеличить объемы перевозок как в сообщении между странами — участниками проекта, так и в транзитном сообщении.

26–27 апреля 2006 года в Томске во время Восьмых российско-германских межгосударственных консультаций с участием президента России Владимира Путина и канцлера ФРГ Ангелы Меркель руководители железных дорог России и Германии подписали Заявление о создании совместного предприятия. Как сказано в документе, основной задачей СП, создаваемого ОАО «РЖД» и Deutsche Bahn AG, является «создание и продвижение транспортных и логистических услуг по перевозке и обработке грузов между Россией и Западной Европой (включая страны Балтии), а также на территорию Азии и обратно».

Вся эта активная деятельность происходит при участии международных транспортных организаций. Сегодня в рамках совместной группы Международного комитета железных дорог (ЦИТ) и Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) проводится большая работа, призванная сблизить два транспортных права, облегчить пересечение погранпереходов и сократить время по передаче грузов на межгосударственных стыках. В итоге ведущими разработчиками России, Латвии, Украины, Беларуси, Польши и Германии созданы унифицированная единая накладная ЦИМ/СМГС и Руководство по накладной ЦИМ/СМГС, которые ныне представлены на обсуждение странам — участникам СМГС.

Северный сосед — Финляндия

Северо-Западный регион Европы в обозримой перспективе станет первостепенным звеном, обеспечивающим



Владимир Якунин (ОАО «РЖД») и Хартмут Медорн (Deutsche Bahn AG). Подписание Заявления о создании совместного предприятия. 26 апреля 2006 г., Томск

внешнеэкономические транспортные связи России. К тому же, трасса Хельсинки — Санкт-Петербург — Москва и далее на юг является важной составляющей международного транспортного коридора № 9.

В последние годы наблюдается устойчивая тенденция роста объемов перевозок между Россией и Финляндией. Если в 1992 году пассажиры совершали чуть более 90 тысяч поездок, то в 2005 году этот показатель составил свыше 267 тысяч поездок. Таким образом, за 13 лет объемы пассажирских перевозок между Россией и Финляндией выросли в 3 раза. А в 2006 году объем пассажирооборота вырастет на 20% по сравнению с прошлогодним показателем, будет перевезено 330 тысяч человек. Это — абсолютный рекорд в пассажирских перевозках между Россией и Финляндией. Быстрыми темпами растут и объемы перевозок грузов в российско-финляндском прямом железнодорожном сообщении. В 2005 году перевезено 13,9 млн. тонн (+10,3% к уровню 2004 года), а в 2006 году, по нашей оценке, объем грузовых перевозок между Россией и Финляндией составит уже 16,3 млн. тонн.

Согласно прогнозам экспертов, уже к 2010 году на направлении Санкт-Петербург — Хельсинки возможно увеличение объема пассажиропотока в 1,5–2 раза. Эти обстоятельства подвигли нас запланировать организацию скоростного движения на участке Санкт-Петербург — Буловская и далее на Хельсинки в соответствии с достигнутыми договоренностями между президентами Российской Федерации и Финляндской Республики. Время в пути будет сокращено с нынешних 5,5 до 3–3,5 часов. В результате будет обеспечен качествен-

но новый уровень пассажирских перевозок, увеличится пассажиропоток, а также усилятся позиции ОАО «РЖД» и VR Group Ltd на международном транспортном рынке.

В 2004 году проектными институтами ОАО «РЖД» разработано технико-экономическое обоснование организации скоростного движения пассажирских поездов на участке Санкт-Петербург — Буловская.

На первом этапе (2007–2008 гг.) планируется привести инфраструктуру в состояние, при котором она будет способна обеспечить регулярное движение поездов между Санкт-Петербургом и Хельсинки со скоростью 160 км/ч, а в перспективе — курсирование электропоезда «Пендолино» со скоростью до 200 км/ч. Чтобы начать эти работы, ОАО «РЖД» на 2007 год выделяет 3,5 млрд. рублей (более 100 млн. евро). Предусматривается курсирование поездов «Сибелиус» и «Репин» с использованием электровозов двойного питания ЭП-10. Это позволит избежать потери времени на смену локомотива на станции Выборг. Сократить время удастся также благодаря проведению процедур пограничного и таможенного контроля непосредственно в процессе движения поезда.

Второй этап предусматривает вывод грузового движения на участок Санкт-Петербург — Лосево — Каменногорск — Выборг. Соответствующая проектно-сметная документация проходит согласования. Для обеспечения растущего объема перевозок ОАО «РЖД» проводит крупные инфраструктурные мероприятия как непосредственно по развитию подходов к морским портам, так и по реконструкции направления

Москва — Санкт-Петербург — государственная граница с Финляндией.

Кроме того, совершенствование пассажирских перевозок в российско-финляндском сообщении будет продолжено в следующих направлениях:

- введение второго состава поезда «Лев Толстой» сообщением Москва — Хельсинки в периоды максимального спроса на перевозки и сокращение времени его следования до 10–11 часов (сейчас — 13,5 часа);
- расширение сети продаж билетов на поезда с использованием системы «RAIL NET»;
- реконструкция здания Финляндского вокзала в Петербурге для повышения комфорта пассажиров;
- проведение комплекса мер, направленных на улучшение подготовки персонала и на повышение эффективности пассажирских перевозок между Россией и Финляндией.

В соответствии с достигнутыми соглашениями между президентом ОАО «РЖД» В.И. Якуниным и генеральным директором VR Group Х. Куйтуненом, для реализации проекта скоростного сообщения Санкт-Петербург — Хельсинки создано СП Oy Karelina Trains Ltd — собственник подвижного состава. Оно должно обеспечить приобретение и ввод в эксплуатацию подвижного состава, отвечающего современным требованиям по скорости, комфорту и безопасности.

Кроме того, 16 ноября 2006 года совет директоров ОАО «РЖД» одобрил создание совместного предприятия ОАО «ТрансКонтейнер» и VR Group по организации контейнерных перевозок между Россией и Финляндией. Основной целью СП является обеспечение роста железнодорожных перевозок грузов в контейнерах в сообщении Финляндия — Россия. СП предполагается зарегистрировать в Финляндии в организационно-правовой форме акционерного общества. Головной офис СП будет находиться в Хельсинки. Рабочее название СП — АО «ТрансКонтейнер Скандинавия».

Большая совместная деятельность проводится и на уровне министерств транспорта РФ и Финляндской Республики. Разработаны новые нормативные документы. Готовятся обновленные Пограничное железнодорожное соглашение и Правила перевозок опасных грузов. В связи с этим ОАО «РЖД» при участии пользователей услуг железнодорожного транспорта и заинтересованных организаций подготовило и направило на рассмотрение в Минт-

ранс РФ проект изменений и дополнений в Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации.

От Европы до Тихого океана

Всё большее значение обретают и партнерские связи России со странами Юго-Восточной Азии (ЮВА) и в первую очередь — с Китаем, Японией и Кореей. основополагающая стратегическая задача — максимально использовать поистине колоссальный транзитный потенциал, которым обладает Россия — естественный «мост», соединяющий Европу и Азию.

Сегодня, чтобы повысить конкурентоспособность железнодорожного транспорта, в рамках ОСЖД разрабатываются комплексные планы совершенствования перевозок и развития транспортных коридоров на период до 2010 года. Цель — привлечь международные транзитные перевозки в указанные «коридоры». ОАО «РЖД» принимает в этой работе самое активное участие.

В транспортных связях между Западной Европой и государствами ЮВА огромная роль по праву принадлежит Транссибирской железнодорожной магистрали — становому хребту всех сухопутных перевозок между Западом и Востоком на Евразийском континенте. Эта трасса позволяет вдвое сократить время доставки грузов по сравнению с морскими перевозками.

Придавая большое значение развитию грузовых перевозок между Европой и Азией, 20 ноября 2006 года в Пекине железные дороги Китая, Германии и России подписали Меморандум о взаимопонимании между Министерством железных дорог КНР, АО «Немецкая железная дорога» и ОАО «РЖД» по укреплению сотрудничества в области евроазиатских железнодорожных перевозок. Целями документа являются увеличение железнодорожных грузопотоков на направлении Китай — Россия — страны Европы и обратно, развитие рыночных, конкурентоспособных предложений в области железнодорожного транспорта и логистики, увеличение доли железнодорожного транспорта на рынке грузовых перевозок между странами Европы и Азии.

Компания «РЖД» наметила и реализует комплекс мер, призванных увеличить транзитный потенциал всего транспортного коридора между Европой и Азиатско-Тихоокеанским регионом, формируемого на основе Транссиба. Дальнейшее развитие технического оснащения Транссиба предполагает в первую очередь реконструкцию и модернизацию инфраструктуры. С этой целью разрабо-



Подписание Меморандума о взаимопонимании в Пекине 20 ноября 2006 г.

таны бизнес-планы по усилению направлений Кузбасс — Северо-Запад, Кузбасс — Азово-Черноморский транспортный узел и Кузбасс — Дальний Восток. На 2006–2008 годы суммарные инвестиции ОАО «РЖД» в развитие этих направлений составят более 115 млрд. рублей.

Особое внимание хотелось бы обратить на совершенствование контейнерных перевозок из Китая и Кореи. Объемы таких перевозок в сообщении Россия — Китай за 2005 год составили 134,9 тыс. ДФЭ (двадцатифутовый эквивалент). Это на 11% больше, чем в 2004 году. В 2006 году динамика роста сохранилась, было перевезено 148,1 тыс. ДФЭ, что на 10% больше показателя 2005 года. И в будущем году мы ожидаем 10-процентного роста объемов. В то же время, наличествует значительный потенциал перевозок китайских грузов в сообщении с европейскими странами, который оценивается в 8–9 млн. тонн, или 650–750 тыс. ДФЭ. Это значительная грузовая база, и нам предстоит потрудиться, чтобы привлечь на нашу инфраструктуру дополнительные объемы контейнерных грузов из КНР.

Объемы контейнерных перевозок корейских грузов в 2005 году составили почти 140 тыс. ДФЭ. Из них больше половины приходится на перевозки транзитных грузов (85 тыс. ДФЭ).

Ощутимо увеличить объем перевозок транзитных грузов южнокорейского направления возможно при создании Транскорейской железнодорожной магистрали за счет привлечения на этот маршрут контейнерных перевозок с конкурентного Транссибу трансокеанского маршрута, по которому ныне осуществляются перевозки между Республикой Корея и Европой. На первых этапах реализации проекта контейнерный поток, который может быть привлечен на

Транссибирскую магистраль, оценивается в 55–80 тыс. ДФЭ — это около 10–15% от существующего контейнерного потока между Южной Кореей и Европой.

За последние годы скорость доставки контейнерных грузов по нашим железным дорогам существенно возросла. Этому способствовало внедрение упрощенного порядка оформления документов, когда перевозка партии на одну станцию назначения и одного грузополучателя оформляется единой накладной. Кроме того, внедрение технологии управления перевозками на больших полигонах сети позволило повысить скорость движения контейнерных и маршрутизированных поездов до 1200 км/сутки, что соответствует международным стандартам.

В настоящий момент на Транссибе проложено 35 маршрутов контейнерных поездов.

Согласно мировому уровню

Мы сумеем органично вписаться в международные транспортные коридоры, только если отечественные железные дороги и организация всего трафика через территорию России будут соответствовать международным требованиям — юридическим, технологическим, логистическим и проч. В этом направлении также проделана немалая работа и планируются дальнейшие серьезные шаги.

Как было сказано выше, подготовлен и направлен в Минтранс РФ проект изменений и дополнений в Устав железнодорожного транспорта. Он позволит снизить совокупные затраты грузоотправителей на перевозку железнодорожным транспортом, что значительно улучшит взаимоотношения перевозчика и пользователей услуг на железной дороге. Разработан также проект изме-

нений и дополнений в Правила перевозок железнодорожным транспортом грузов наливом в вагонах-цистернах и вагонах бункерного типа для перевозки нефтебитума.

Для повышения эффективности использования подвижного состава при перевозке грузов разрабатываются Местные технические условия размещения и крепления грузов (МТУ), перевозимых на модернизированном или вновь создаваемом подвижном составе.

Для международных грузоперевозок разрабатывается Приложение 14 к СМГС «Технические условия размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах».

Важным направлением работы нашей компании, ориентированным на развитие транзитного потенциала, является освоение инновационных конкурентоспособных технологий перевозок контейнеров. В частности — использование стандартных и длиннобазных платформ повышенной вместимости на основных направлениях следования контейнерных поездов. На российских железных дорогах уже обращаются длиннобазные 80-футовые фитинговые платформы; проводится опытная эксплуатация платформы, позволяющей перевозить контейнеры в два яруса.

Активно реализуя программу реформирования отрасли посредством создания дочерних обществ, ОАО «РЖД» способствует созданию условий для развития конкуренции — как на самом рынке контейнерных перевозок, так и на рынке сопутствующих услуг. В настоящее время грузовладелец уже может выбирать компанию, которая будет осуществлять охрану и сопровождение контейнерных грузов. В результате совместных усилий нашей компании и Координационного совета по транссибирским перевозкам, сборы за охрану и сопровождение грузов, перевозимых в ускоренных контейнерных поездах, снижены более чем в два раза.

Примером нашего успешного сотрудничества с партнерами по интермодальному бизнесу является создание совместно с Дальневосточным морским пароходством компании «Русская тройка». За первый год работы она перевезла 19 тысяч контейнеров высокотехнологической продукции компании «Хендай», обеспечив стабильное курсирование контейнерных поездов по маршруту Находка — Восточная — Таганрог. В совместных планах «Русской тройки», ОАО «РЖД» и Дальневосточного морского пароходства — дальнейшее развитие этого бизнеса на основе

логистических принципов. Рассматривается, например, возможность приобретения морских контейнеровозов, строительства морского контейнерного терминала на Дальнем Востоке и сухопутных терминалов в центре России.

Весьма перспективным представляется развитие инновационных перевозок (например — перевозок сжиженного природного газа в криогенных контейнерах и цистернах на экспорт в Китай, Японию и страны Европы).

Важнейшим критерием конкурентоспособности является качество предоставляемой грузоотправителю услуги. Повышения качества обслуживания клиентов ОАО «РЖД» намерено добиваться, реализуя следующие принципы:

- обеспечение перевозки грузов по «сквозной» тарифной ставке и единому перевозочному документу «от двери до двери»;
- обеспечение информационной прозрачности транспортировки;
- уменьшение сроков доставки и повышение уровня сохранности грузов.

Сегодня требуется развивать на территории России сеть логистических центров, обеспечивающих клиенту полный цикл услуг, эффективную стыковку автомобильного, речного и железнодорожного транспорта.

Пароль — инвестиции

Пожалуй, наиболее острой проблемой сегодня становится финансовое обеспечение развития инфраструктуры железных дорог. То, что вышеозначенные шаги дадут новый импульс развитию отечественной экономики, не вызывает сомнений. Вопрос — где изыскать столь масштабные средства в условиях очевидного дефицита инвестиционных ресурсов?

Этот дефицит в нашей отрасли уже повлек ограничения пропускной способности инфраструктуры российских железных дорог на участках общей протяженностью около 7000 км, это 8% всей сети.

Поэтому одной из стратегических задач проводящейся ныне структурной реформы железнодорожного транспорта является ее переход в инвестиционную фазу. Чтобы обеспечить конкурентоспособность на мировом рынке, необходимо инвестировать в развитие российских железных дорог к 2009 году порядка 1072 млрд. рублей. При этом в инвестиционной программе ОАО «РЖД» заложена цифра 790,7 млрд. рублей, а дефицит, соответственно, составляет более 280 млрд. рублей.

Покрытие дефицита инвестиционных средств может быть обеспечено за

счет бюджетного возмещения убытков по пассажирским перевозкам, концессий, дивидендов дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД» и первичного размещения их акций на рынке. Дополнительные объемы инвестиций могут быть сформированы за счет государственных капвложений в развитие инфраструктуры и активного использования механизмов государственно-частного партнерства (ГЧП) для строительства новых линий. Необходимость реализации такой государственной политики подтверждает мировой опыт.

ОАО «РЖД» подготовлены материалы и обоснования для выделения бюджетных средств из Инвестиционного фонда РФ, начиная с 2007 года, на реализацию 4 проектов, имеющих общегосударственное значение:

- организация скоростного движения пассажирских поездов на участке Санкт-Петербург — Хельсинки (52,9 млрд. руб.);
- реконструкция участка Оуне — Высокорожная со строительством Кузнецовского тоннеля на участке Комсомольск-на-Амуре — Советская Гавань (15,7 млрд. руб.);
- электрификация участка Трубная — Аксарайская (14,9 млрд. руб.);
- электрификация участка Карымская — Забайкальск (26,3 млрд. руб.).

Предполагается, что ожидаемый объем государственной поддержки проектов составит 50% от их общей стоимости.

Механизм ГЧП сейчас используется при сооружении новых железнодорожных линий в Ямало-Ненецком АО, при строительстве новой линии Беркамит — Томмот — Якутск, а также при выносе железнодорожной линии из зоны затопления Бурейской ГЭС. Сегодня необходимо создать соответствующую нормативную базу, регулирующую взаимоотношения частного капитала и государственных средств.

Как видим, при всех проблемах и сложностях, интеграция российских железных дорог в европейскую и азиатскую транспортные системы проходит последовательно и неуклонно. Отечественными программными документами и международными соглашениями заложены контуры такой долговременной политики. Дальнейшее зависит от нашей способности находить новые, современные формы сотрудничества, государственно-частного партнерства, от нашей способности наладить на евроазиатском континенте транспортные коридоры и услуги по грузовым и пассажирским перевозкам XXI столетия.