

сы оперативного управления железными дорогами. Сложнейшая система железнодорожного транспорта, ранее бывшая единым сбалансированным механизмом, не может функционировать без соответствующей координации. Вне зависимости от изменчивой политической конъюнктуры структура железнодорожного сообщения должна работать предельно четко и эффективно, поскольку сбой отдельного узла в каком-либо государстве наносит неизбежный ущерб сбалансированности общей железнодорожной системы. С 1992 года железные дороги бывшего Советского Союза координируются специальным рабочим органом — Советом по железнодорожному транспорту стран—участниц СНГ и Балтии, объединяющим руководителей администраций железных дорог всех 15 бывших советских республик. На сегодняшний день этому совету делегированы исключительные полномочия по регулированию взаимодействия всех железных дорог. Среди основных функций совета — координация железнодорожного транспорта на межгосударственном уровне, организация совместной эксплуатации общим парком грузовых вагонов и контейнеров, создание условий для перевозки пассажиров, обеспечение безопасности движения в международном сообщении, разработка системы взаиморасчетов за услуги, развитие научно-технического сотрудничества и многие другие. Статистические данные, сбор которых обеспечивает дирекция совета, позволяют видеть уровень развития и взаимодействия железных дорог стран-участниц. Так, наибольший рост погрузки в 2006 году показали железные дороги Молдавии, Грузии, Киргизии, Азербайджана и Казахстана.

ОБЪЕДИНЕНИЕ НА УРОВНЕ ЛОКОМОТИВОВ Оставшееся в наследство пространство единой колеи 1520 мм стало единственной территорией, в которой могла выживать такая ресурсоемкая отрасль, как тяжелое транспортное машиностроение. Машиностроительные заводы, ранее сосредоточенные внутри огромной страны и обеспечивавшие стратегическую безопасность важнейшей промышленной отрасли, оказались разбросанными по разным государствам. Так, производство магистральных грузовых электровозов (Новочеркасский электровозостроительный завод, НЭВЗ) находится в России, магистральных тепловозов (Луганский тепловозостроительный завод) — на Украине, маневровых электровозов (Тбилисский электровозостроительный завод) — в Грузии. Предельная производительная мощность машиностроительного комплекса в разы превосходит потребности каждой отдельно взятой страны, однако тяжелые последствия для экономики после распада СССР не позволили загрузить их заказами, а сеть смежных производств оказалась парализована.

Технологическая общность инфраструктуры, ремонтные предприятия и опыт обслуживания аналогичной железнодорожной техники, казалось бы, делали бывшие советские заводы безальтернативными поставщиками вагонов и локомотивов для нужд молодых республик. Однако совершенно неожиданно для многих крупнейшие мировые машиностроительные холдинги стали всерьез интересоваться потенциальным рынком сбыта своей продукции на территории пространства широкой колеи, несмотря на существенные отличия в инфраструктуре. Поток заманчивых предложений в области производства подвижного состава исходит от таких флагманов западной промышленности, как General Electrics (США), Siemens (Германия), Alstom (Франция), Bombardier Transportation (Канада). Набирает обороты китайский производитель ZhuZhou Electric Locomotive. Однако, к счастью для постсоветского пространства, дороговизна и громадное технологическое опережение, как ни странно, пока оставляют постсоветскую транспортную промышленность конкурентоспособной на рынке стран с широкой колеей.

РАЗГОВОРЫ О ТРАНЗИТНОМ ПОТЕНЦИАЛЕ РОССИИ ИДУТ УЖЕ ОЧЕНЬ ДАВНО, НО ДО СИХ ПОР ДОЛЯ ТРАНЗИТА В ОБЩИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ГРУЗОПОТОКАХ СТРАНЫ НЕ ПРЕВЫШАЕТ 4%



Естественным исключением является Финляндия, которая осуществляет все закупки подвижного состава в соответствии с правилами ЕС. Как рассказал BG заместитель гендиректора железных дорог Финляндии VR Group Тапио Симос, скоростные поезда Pendolino закуплены в Италии, рельсовые автобусы — в Чехии, новые электровозы типа Sr2 — в Швейцарии, вагоны типа InterCity производятся в самой Финляндии. В 80-е годы железные дороги Финляндии приобрели 110 электровозов производства НЭВ-За, и, по словам Тапио Симоса, «они до сих пор в прекрасном рабочем состоянии и широко используются».

Администрации железных дорог стран СНГ и Балтии являются основными заказчиками крупнейшего на постсоветском пространстве предприятия — ЗАО «Трансмашхолдинг» (ТМХ), консолидировавшего не только большинство российских заводов машиностроительного комплекса, но и начавшего приобретать зарубежные машиностроительные активы. ОАО РЖД обеспечивает более половины заказов предприятий холдинга, но порядка 10% продукции все же идет на экспорт в ближнее и дальнее зарубежье. Так, вагоны метро предприятия ТМХ производят для Азербайджана, Белоруссии, Украины и Болгарии, магистральные тепловозы поставляются в Белоруссию и Литву, маневровые тепловозы — в Казахстан, Польшу и даже Гвинею. В то же время мощности предприятий холдинга все еще недозагружены. Но ни ОАО РЖД, ни все железные дороги стран Содружества пока еще не в состоянии обеспечить полную загрузку машиностроительных заводов в прежних советских объемах. Если госзаказ на локомотивы ранее измерялся тысячами в год, то, например, в 2006 году ОАО РЖД смогло закупить только 277. Причем это в 7,5 раза больше, чем в 2000 году, когда новых локомотивов было закуплено менее 40 единиц. Совместное развитие инфраструктуры перевозок и предприятий машиностроительного комплекса — традиционно одна из приоритетных тем для обсуждения на форуме «Стратегическое партнерство 1520».

РЕЛЬСЫ В ЕВРОПУ 10 апреля Владимир Путин дал поручение правительству рассмотреть вопрос поддержки со стороны государства инициативы ОАО РЖД по

строительству железнодорожных линий колеи 1520 мм в западноевропейские страны. «Есть предложение наших западных партнеров о возможности продления широкой колеи в Европу», — сообщил глава РЖД Владимир Якунин после совещания с президентом. Он также заявил, что в настоящее время компанией проработаны предложения по строительству железнодорожной линии с колеей 1520 мм до Вены, которые предварительно согласованы с канцлером Австрии Альфредом Гузенбауэром.

Безусловно, главным источником оптимизма для реализации столь небывалого для постсоветской истории проекта служит то обстоятельство, что инициатива исходит от самих иностранцев, которые обсуждают эту идею уже не первый год. Очевидно, что педантичные и расчетливые европейцы видят долгосрочную перспективу развитого российского рынка и, возможно, транзитного потенциала России. Пусть и не скоро, но транспортная система России когда-нибудь заработает эффективнее, а это означает, что постепенно контейнеризирующиеся грузы со всех сторон потекут в Европу. С учетом огромного расстояния, которое будет проходить контейнер из дальневосточного региона и Азии, граница с Европой может превратиться в то пресловутое узкое место, на котором появятся дополнительные издержки, снижающие рентабельность и без того существенной транспортной составляющей в цене товара.

Каждый, кто хоть раз путешествовал в Европу на поезде, знает не понаслышке, что такое перевод состава на колею 1435 мм. Прямые поезда международного пассажирского сообщения из-за перестановки тележек стоят на границе по три–пять часов, вызывая ко всему прочему большие неудобства для пассажиров. Грузовое же сообщение еще более затруднено, и технология транспортировки российского сырья в большинстве случаев предполагает перевалку грузов из отечественного подвижного состава в европейские вагоны. В то же время импортный груз в контейнерах обычно доставляется к началу нашей колеи более удобными для европейцев автомобилями. Логистики утверждают, что перевозка железной дорогой по Европе вообще нецелесообразна. Но и перегружать ва-

гоны на погранпереходе не меньшим образом удорожает перевозку. В этом случае (как, впрочем, и во многих других) железная дорога опять проигрывает и морскому, и автомобильному транспорту. А восхваляемая многими технология производства вагонных тележек с изменяющейся шириной колесных пар фактически существует только в опытных образцах и в коммерческой перевозке грузов пока не применяется.

Проект строительства колеи 1520 мм до Вены находится еще в самой начальной стадии разработки. Маршруты следования железнодорожной ветки определены приблизительно и в настоящее время проходят лишь экспертную оценку различных экономических, управленческих и политических рисков. Самый длинный участок широкой колеи за пределами постсоветского пространства в сторону Западной Европы — от украинской границы по территории Польши до города Славкув — 397 км. Эта дорога была построена в годы СССР и подходит к металлургическому заводу, с которого Советский Союз экспортировал серу и металлы, поставляя, в свою очередь, на завод руду. В мае министр транспорта РФ Игорь Левитин посетит Польшу, где обсуждал детали проекта по созданию логистического центра и контейнерного терминала в Славкуве с использованием широкой колеи. Стоит отметить, что этими проектами вплотную интересуется Украина, не желая довольствоваться пассивной ролью транзитной страны. Второй перспективный вариант дороги в Австрию проходит по территории Словакии, где ширококолейка длиной 89 км тянется до города Кошице. Далее проектируемая ветка должна пойти на Братиславу и оттуда — на Вену. Затраты на укладку путей, возможно, будут выше, но маршрут в обход территории Польши, во многом нежелательной к российским инициативам, выглядит более привлекательным с точки зрения политических рисков проекта. Этот проект активно обсуждается на двусторонних встречах госорганов Словакии с руководством РЖД.

Пока же единственной альтернативой железнодорожной доставки российских и транзитных грузов в Европу служит еще один совсем свежий проект российской железной дороги — паромная переправа Усть-Луга (Санкт-Петербург)—Балтийск (Калининград)—Засниц/Мукран (Германия). Этот немецкий порт уникален тем, что на его территории проложено около 40 км широкой колеи, что позволяет избежать промежуточных перевалок груза, который теперь может доставляться напрямую с железной дороги в российском подвижном составе как в экспортном, так и в импортном направлении. Перевалка грузов в Мукране производится оборудованием немецких железных дорог и позволяет перерабатывать практически все виды грузов, включая опасные. Автомобильно-железнодорожный паром Усть-Луга—Балтийск пока один и осуществляет регулярные рейсы с декабря 2006 года, но уже летом этот маршрут будет продолжен до Засница. Планируемая пропускная способность переправы — 5,5 млн т в год.

Безусловно, проект углубления колеи стандарта 1520 в западную часть европейского континента имеет и несомненное политическое значение. Фактически преодолевается еще один геополитический анахронизм, который служил изоляции территории России от европейского сообщества. Россия больше не боится захвата своей территории со стороны Европы и открывает свои двери для коммерческих грузов и туристических потоков в обоих направлениях. ■

УЧАСТНИКИ ПРОСТРАНСТВА 1520			
№	УЧАСТНИК	ЭКСПЛУАТАЦИОННАЯ ДЛИНА ПУТИ (КМ)	ЭЛЕКТРИФИЦИРОВАНО (КМ)
1	АЗЕРБАЙДЖАНСКАЯ ГОСУДАРСТВЕННАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА	2122,0	1269,5
2	ЗАО «АРМЯНСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА»	749,0	748,0
3	БЕЛОРУССКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА	5518,1	897,2
4	ООО «ГРУЗИНСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА»	1324,1	1245,6
5	АО «НАЦИОНАЛЬНАЯ КОМПАНИЯ „КАЗАХСТАНСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ“»	14205,3	4136,6
6	ГОСПРЕДПРИЯТИЕ «НАЦИОНАЛЬНАЯ КОМПАНИЯ „КИРГИЗСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА“»	417,2	—
7	ГОСПРЕДПРИЯТИЕ «ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА МОЛДОВЫ»	1038,1	—
8	ГУП «ТАДЖИКСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА»	616,7	—
9	МИНИСТЕРСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ТУРКМЕНИСТАНА	2523,0	—
10	ГОСУДАРСТВЕННО-АКЦИОНЕРНАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ КОМПАНИЯ «УЗБЕКСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»	4014,2	593,9
11	ГОСУДАРСТВЕННАЯ АДМИНИСТРАЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ	22001,4	9407,2
12	ГАО «ЛАТВИЙСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА»	2269,8	257,4
13	АО «ЛИТОВСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»	1771,2	122,0
14	АО «ЭСТОНСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА»	958,5	130,7
15	ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»	85245	—
16	ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ФИНЛЯНДИИ, VR GROUP	5732	—
17	ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ МОНГОЛИИ	1810	—