

в обозримое время участвовать в каких-либо масштабных инфраструктурных проектах. Единая сеть разделена на линии, поэтому единого источника принятия решений, управления и инвестирования там теперь просто нет. Соответственно, не с кем и вести переговоры по таким серьезным вопросам».

Но идею проекта положительно оценивают не все. Вице-президент Ассоциации экспедиторов России Сергей Желаннов не видит экономического смысла в проведении новых линий колеи 1520 мм на европейское железнодорожное пространство. Он полагает, что гораздо эффективнее устанавливать оси, рассчитанные на изменение колеи, или развивать пункты перегрузки. «Что дают лишние несколько сот километров в Европу? Не лучше ли вкладывать те средства, что планируется вложить в продление колеи 1520 в Европу, в развитие наших собственных магистралей? Тем более что уже существует линия до польского города Катовице и ее вполне можно использовать».

Заместитель генерального директора ОАО «Трансконтейнер» Павел Чичагов заявил, что путь в Европу через Катовице менее перспективен, нежели выход на Вену: «Данный участок создавался для снабжения советской рудой польских металлургических комбинатов, поэтому там до сих пор нет крупных мультимодальных терминалов. А продление его до Германии не имеет смысла. Во-первых, потому, что конкуренция с Deutsche Bahn будет очень сложной. Во-вторых, по причине близкого расположения крупных морских портов. Конечные точки новых линий колеи 1520 надо смещать к югу Европы подальше от основных и фидерных морских коммуникаций. В этом отношении Австрия интересна. Через нее можно осуществлять перевозки не только в Центральную Европу, но и в страны Средиземноморского бассейна, от Италии до Турции».

Руководитель центра логистики ЗАО «Отраслевой центр внедрения» Татьяна Кондрашенко отметила, что через погранпереход Чоп открывается путь и на венгерскую станцию Захонь: «А через Венгрию проходят не только магистральные сухопутные маршруты. Рядом протекает Дунай. Это позволяет расширить круг возможных схем грузоперевозок. В Венгрии мы можем получить настоящую опорную точку нашей экспансии в Европу». По словам эксперта, на данном направлении возможно формирование крупных потоков товаров народного потребления, автомобилей, бытовой техники.

**КАВКАЗСКИЙ УЗЕЛ** В январе ОАО РЖД одержало победу в тендере на концессионное управление Армянской железной дорогой. Концессионером стало ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» (ЮКЖД), 100% акций которого принадлежит ее материнской структуре ОАО РЖД. ЮКЖД, как концессионер, приобретает весь подвижной состав железной дороги Армении. Срок концессионного управления составит 30 лет с правом пролонгации еще на 20 лет после первых 20 лет работы. Согласно условиям концессионного управления, ОАО РЖД выплатит правительству Армении первоначальный взнос в размере \$5 млн. Последующие ежегодные выплаты в бюджет страны составят 2% от доходов. Исключение составит выручка от пассажирских перевозок.

Заместитель начальника департамента экономической конъюнктуры и стратегического развития ОАО РЖД



**ПОГРАНПЕРЕХОД БУСЛОВСКАЯ НА РОССИЙСКО-ФИНСКОЙ ГРАНИЦЕ УДОБЕН ОБЕИМ СТОРОНАМ. С КОЛЕЙ 1520 ФИНЛЯНДИЯ СПОКОЙНО ЖИВЕТ ВОТ УЖЕ 90 ЛЕТ ПОСЛЕ ОТДЕЛЕНИЯ ОТ РОССИИ**

Сергей Столяров отметил, что основная задача данного проекта — сформировать эффективные маршруты на транспортном коридоре «Север—Юг», который проходит по территории Армении. Магистраль имеет хороший потенциал развития, поскольку она выходит не

**КИТАЙСКИЙ МАРШРУТ** Президент АО «Казтранссервис» (национальный контейнерный оператор Казахстана) Эдиль Исаков заявил, что его страна также готова предложить ряд проектов по развитию пространства колеи 1520 мм. Например, интересным был бы вариант продления колеи 1520 до китайского города Урумчи. Хотя о реализации идеи речи еще не было.

«Теоретически нам было бы выгодно доводить наши вагоны без перестановки колесных пар до этого города. Это привлекательно и для китайских партнеров, поскольку

скими партнерами. Нам это было бы однозначно выгодно: наши вагоны сейчас заходят в Китай с перестановкой колесных пар, что приводит к потере времени».

**МОНГОЛЬСКАЯ СТОРОНА** В середине апреля от правительства Монголии поступило предложение передать ОАО РЖД в доверительное управление принадлежащие России 50% акций АО «Улан-Баторская железная дорога» (УБЖД). Сейчас они находятся в управлении Федерального агентства железнодорожного транспорта Минтранса РФ (Росжелдор). Российское правительство должно выработать план мер по передаче российской доли акций УБЖД в управление ОАО РЖД.

Монгольская сторона объяснила свое предложение необходимостью укреплять взаимодействие между российскими и монгольскими магистральями, что позволит ускорить реализацию программы развития монгольской магистрали.

Как сообщил Сергей Столяров, монгольская сторона рассчитывает получить эффективного управляющего дорогой и исправить ситуацию с финансированием с российской стороны. В последние годы недостаток инвестиций на УБЖД принял хронический характер. Росжелдор на развитие монгольской магистрали практически ничего не выделял.

«Необходима реализация комплексной программы по реконструкции и развитию УБЖД, которую предстоит выводить из состояния, близкого к деградации, — отметил господин Столяров. — Нужно менять деревянные шпалы на бетонные, песчаное наполнение верхнего строения пути на щебенку. Требуется значительная реконструкция искусственных сооружений дороги. Передача российского па-

### СОГЛАСНО УСЛОВИЯМ КОНЦЕССИОННОГО УПРАВЛЕНИЯ АРМЯНСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГОЙ, ОАО РЖД ВЫПЛАТИТ ПРАВИТЕЛЬСТВУ АРМЕНИИ ПЕРВОНАЧАЛЬНЫЙ ВЗНОС В РАЗМЕРЕ \$5 МЛН. ПОСЛЕДУЮЩИЕ ЕЖЕГОДНЫЕ ВЫПЛАТЫ В БЮДЖЕТ СТРАНЫ СОСТАВЯТ 2% ОТ ДОХОДОВ

только на Грузию, но и на Иран и Турцию. Хотя развитие этого направления сдерживается сейчас по политическим причинам.

«При этом мы не забываем и про сотрудничество с азербайджанскими железнодорожниками. Формируется маршрут Казвин—Решт—Астара, который является оптимальным во взаимодействии с Ираном, что позволит увеличить транспортное взаимодействие между странами региона с участием ОАО РЖД», — добавил он.

Опыт концессионного соглашения с Арменией впоследствии пригодится. Его можно будет применять и во взаимодействии с другими дорогами, считает Сергей Столяров.

ку они также испытывают дефицит подвижного состава: они бы смогли ускорить свой вагонооборот. Проблема может быть только в одном — распределении ролей в проекте. Китайская сторона, как правило, во всех совместных проектах требует себе контрольный пакет акций», — объяснил Эдиль Исаков. И отметил, что проекты по продлению колеи 1520 мм вглубь Китая могут быть реализованы лишь в том случае, если они будут инициированы Россией.

«Вначале этот вопрос следует обсудить на уровне руководства ОАО РЖД и «Казахстан темир жолы» («Железные дороги Казахстана»), — добавил господин Исаков, — а затем уже совместно выносить на обсуждение с китай-

## ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ «ПРОСТРАНСТВО 1520» (ПО ДАННЫМ ЗА 2005 ГОД)

СТРАНА	ПАРК ЛОКОМОТИВОВ (ШТ.)	ПАССАЖИРООБОРОТ (МЛН ЧЕЛ.)	ПАССАЖИРООБОРОТ (МЛН КМ)	ГРУЗОБОРОТ (МЛН Т)	ГРУЗОБОРОТ (МЛН КМ)	КОЛИЧЕСТВО СОТРУДНИКОВ, ЗАНЯТЫХ В ПЕРЕВОЗКАХ	ЧИСЛЕННОСТЬ НАСЕЛЕНИЯ (МЛН ЧЕЛ.)
ЭСТОНИЯ	113	5,2	248	44,8	10311	2674	1,3
ЛАТВИЯ	205	25,9	894	54,9	17921	12702	2,2
ЛИТВА	249	6,7	428	49,3	12457	9860	3,5
БЕЛАРУСЬ	606	141,0	13568	125,1	43559	65819	9,6
МОЛДОВА	155*	5,0	355	11,7	2980	10805	3,5
РОССИЯ	19549	1338,7	172217	1273,3	2044159	1040624	142
УКРАИНА	4370	518,4	52655	450,3	223980	299996	46,3
АРМЕНИЯ	0	0,8*	30	2,6*	678*	4532	2,9
АЗЕРБАЙДЖАН	505*	5,2*	789*	17,5*	7551*	Н/Д	8,4
ГРУЗИЯ	322	3,6	719,7	19,0	6127	13630	4,6
КАЗАХСТАН	1702*	15,9*	12129	215,5*	171855	76949	15,6
ТАДЖИКИСТАН	57*	0,7*	50*	12,3*	1117	5047	6,7
ТУРКМЕНИСТАН	304*	4,4*	1286*	18,2*	8670	11345	6,9
УЗБЕКИСТАН	286*	16,0*	2012*	53,8*	18007*	27313	26,6
МОНГОЛИЯ	111*	4,3*	1228*	14,1*	8857*	15940**	2,8
ФИНЛЯНДИЯ	545	63,5	3478	40,7	9706	12791	5,1
ВСЕГО	29079	2155,3	262086,7	2403,1	2587935	1610227***	288

ИСТОЧНИК: UNION INTERNATIONALE DES CHEMINS DE FER (МЕЖДУНАРОДНЫЙ СОЮЗ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ), ДАННЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОМПАНИЙ. \* ДАННЫЕ ЗА 2004 ГОД. \*\* ДАННЫЕ ЗА 2003 ГОД. \*\*\* БЕЗ УЧЕТА АЗЕРБАЙДЖАНА.