

Железнодорожный транспорт

Венский вальс и словацкая полька

проект

За весенними выборами в Словакии, как ни покажется странным, с большим вниманием следили в ОАО «Российские железные дороги» (РЖД). В марте подавляющее большинство голосов в парламенте получила партия «Направление — социальная демократия» Роберта Фицо, который в результате вернул себе пост главы правительства Словакии. Именно при его правлении был подписан межправительственный меморандум об изучении возможностей реализации, пожалуй, самой смелой идеи российских железнодорожников — продолжения железнодорожной ветки шириной 1520 мм из г. Кошице через Братиславу до австрийской Вены.

Несмотря на негативное отношение к этому проекту прежнего словацкого правительства Иветы Радичовой, в 2010-м работа над ним не остановилась. В начале 2011 года были получены результаты исследования независимых консультантов во главе с компанией Ronald Berger, которые подтвердили юридическую, техническую и экономическую реализуемость этого проекта, рассказали „Ъ“ в ОАО РЖД. Там рассчитывают, что в течение нынешнего года правительства Австрии, Словакии, Украины и России будет подписан новый межправительственный документ, который даст новый толчок этому амбициозному логистическому проекту.

По словам старшего вице-президента ОАО РЖД Вадима Михайлова, стоимость строительства 390–430 км новых ширококолейных путей (в зависимости от вари-

анта маршрута), сегодня оценивается на уровне €6,05–6,36 млрд без учета строительства терминалов и сопутствующей логистической инфраструктуры, а также затрат на модернизацию железнодорожных систем четырех стран, участвующих в проекте. Сроки окупаемости этой части, как у любого инфраструктурного проекта, — от 30 до 50 лет. «Но его основная польза не в запуске конкретного участка железной дороги, а в том, что мы фактически создаем новую „бесшовную“ транспортную систему на протяжении более 10 тыс. км между Европой и Азией, что связано с экономическим эффектом в глобальном масштабе», — говорит топ-менеджер железнодорожной монополии.

С нового ширококолейного пути грузы смогут идти в сопредельные западноевропейские страны — Германию, Швейца-



рию, Италию, Чехию, Венгрию и страны Балканского полуострова. По предварительным расчетам, в течение первых лет эксплуатации на ветку широкой колеи придет от 20 млн до 30 млн тонн грузов. «Мы создаем принципиально новый грузопоток, которого на железных дорогах Европы никогда не было», — поясняет господин Михайлов. — В первую очередь это масса российских или предназначенных для России грузов, которые идут от наших внешнеэкономических партнеров в Европе, крупнейшим из которых сегодня является Германия. Он также не исключает и перспективы перевозки энергетических грузов в Европу в танк-контейнерах, в том числе сжиженных газов, учитывая бурное развитие этой транспортной технологии.

Однако главная стратегическая цель проекта — миллионы тонн азиатско-ев-

ропейского контейнерного транзита. Его потенциальные объемы гигантские, но сколько их можно будет переключить с морского транспорта на железную дорогу, еще предстоит подтвердить, говорит Вадим Михайлов. «Существуют целые категории грузов, которые достаточно дороги для того, чтобы изымать их из оборота на 40 суток — столько времени идет морской контейнер. Мы же готовы предложить доставку контейнера в центр Европы за 15 суток», — комментирует старший вице-президент ОАО РЖД. По его словам, на этом маршруте можно будет реализовать выгодный для грузоотправителя тарифный и таможенный режим, который позволит наконец-то загрузить транзитом Транссиб.

Топ-менеджер монополии признает, что для развития проекта важно будет

иметь увеличение транзитного потока через Транссиб, но возможны и другие маршруты. «Груз из Китая может идти и по железнодорожной системе Казахстана, заходя на российскую территорию через станцию Достык и далее без остановок отправиться в Европу», — отмечает он. Между тем у каждой страны, участвующей в данном проекте, неизбежно будут собственные инфраструктурные расходы, которые понадобятся для перестройки внутренней логистической системы под новые грузопотоки.

В отличие от инфраструктурной составляющей, финансирование которой невозможно без господств, логистический бизнес в проекте будет весьма выгодным делом для инвесторов, считают в ОАО РЖД. «Терминал с объемом перевалки 30–35 млн тонн — это достаточно крупный актив, который может стать своеобразным сухопутным Роттердамом в Европе и из которого грузы будут распределяться по западноевропейским потребителям», — отмечает Вадим Михайлов. Не исключено строительство двух перегрузочных терминалов — на конечной точке трассы в Австрии и в Словакии.

Между тем трассировка дороги и размещение логистических объектов окончательно еще не утверждены, а принятые решения должны быть согласованы с местными властями Австрии и Словакии, в компетенции которых находятся вопросы землеотводов под строительство объектов. В ОАО РЖД уверены, что при наличии политического решения, конкурсы на проведение полного ТЭО и проектно-изыскательские работы будут объявлены до конца 2012 года. «Российская сторона с достаточными основаниями утверждает, что работу по проекту

можно ускорить и построить все необходимые объекты за пять-шесть лет», — говорит господин Михайлов.

Управление дорогой, скорее всего, будет доверено четырехстороннему консорциуму стран-участниц, которые могут также сформировать совместную логистическую структуру для контроля за «сквозной ставкой» на новом маршруте. «Мы заинтересованы получить в каждой стране режим наибольшего благоприятствования для реализации проекта, а потому договорились о том, чтобы все бизнес-проекты реализовывались преимущественно на паритетной основе и с учетом взаимных интересов», — отмечает топ-менеджер.

Сегодня разработкой проекта занимается специально созданное в Австрии предприятие Breitspur Planungsgesellschaft, учредителями СП в равных долях по 25% выступают Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft (холдинг «Австрийские железные дороги»), ОАО «Росжелдорпроект» (дочернее общество ОАО РЖД), Železnice Slovenskej republiky (госкомпания «Железные дороги Словацкой Республики») и Express-Bank от Украины.

В настоящее время помимо подготовки к следующему тендеру ведется доработка финансовой и бизнес-модели проекта с упором на схемы с применением государственно-частного партнерства и привлечением внешнего финансирования. Кроме того, как рассказали в ОАО РЖД, с июня акционеры проекта начинают активный маркетинг среди потенциальных клиентов — мультимодальных операторов, перевозчиков, грузовладельцев — как в Европе, так и в России, Казахстане и странах АТР.

Александр Мишин

Союзные настроения

интеграция

Открытие рынка для любой, пусть даже естественной, монополии всегда будет нелегким испытанием. Вступление России в ВТО, о счастье для железнодорожников, не наложило на них прямых обязательств. Гораздо более серьезные рыночные угрозы исходят от интеграции в рамках Единого экономического пространства (ЕЭП) России, Казахстана и Белоруссии, где структурные реформы проходили без оглядки на подобные перспективы. Уже к 2015 году правительства договорились согласовать правила равного допуска к инфраструктуре для перевозчиков стран-участниц ЕЭП, что может подстегнуть рыночные реформы на железных дорогах Белоруссии и России.

Еще в ноябре прошлого года глава российской делегации по вступлению России в ВТО директор департамента Минэкономразвития Максим Медведев в судебном процессе подчеркивал: «В области транспорта было требование открыть доступ к транспортным перевозкам — этого не произошло ни по одному виду транспорта. Мы просто гарантируем то, что есть сейчас». Между тем перемены в ключевых для России отраслях экономики могут повлечь весьма существенные изменения грузопотоков и промышленной логистики, а вместе с ними преподать традиционно неповоротливому железнодорож-

ному транспорту весьма интересные рыночные уроки.

В первую очередь следует ожидать изменения объемов перевозок между странами ВТО и Россией. Общий объем грузов, очевидно, должен возрасти, но с уверенностью утверждать, что существующие сейчас потоки грузов нарастят свои нынешние объемы, сегодня нельзя. Учитывая высокий уровень развития транспортной культуры и технологий в странах ВТО, в Россию и, возможно, через ее территорию пойдут контейнеры, число которых и так растет в России на двузначные цифры в год. Однако в этой в полном смысле международной индустрии XXI века отечественная железная дорога пока делает только свои первые шаги. В 2011 году погрузка на железнодорожный транспорт, по данным InfplaneNews, составила всего 2,59 млн TEU стандартных контейнеров, хотя эта номенклатура стала единственной, которая достигла докризисного объема погрузки в прошлом году. Для сравнения: контейнерный оборот российских же морских портов, по данным SeaNews, составил 4,4 млн TEU. Это означает, что половина контейнеров уходит с этих терминалов автомобильным транспортом, а обострение конкуренции автомобильной и железной дороги в ОАО РЖД считают основным риском, к которому приведет вступление России в ВТО.

Коренное препятствие, мешающее развитию железнодо-

рожных перевозок в международном сообщении, — пресловутая разница в ширине колеи железных дорог Европы и России. Такой капризный груз, как контейнер, не желает терпеть дополнительную сухопутную перевалку. Да еще и на границе, где у России полно других проблем. Сегодня две трети грузооборота в международном железнодорожном сообщении обеспечивается традиционный российский экспорт: нефть и нефтепродукты, энергетический и коксующийся уголь. В ОАО РЖД считают, что вступление России в ВТО позволит сохранить высокую динамику объемов внешнеторговых грузовых железнодорожных перевозок.

В то же время на логистическом рынке России в целом в монополии ожидают расширения международных компаний. «Их рыночная сила будет во многом обуславливаться выстраиванием вертикальных цепочек экспедитор—автомобильный перевозчик—логистический центр», — считают в ОАО РЖД, не исключая, что «поддержание конкурентных позиций национальных компаний потребует специальных мер», в том числе государственных, мер». В середине апреля одной из таких мер стало предложение Минпромторга РФ поддержать российский авто-

производителя путем отмены железнодорожного тарифа на перевозку автомобилей российской сборки (включая грузовики и автобусы) на расстояние более 3 тыс. км. Компенсируются затраты ОАО РЖД планируется напрямую из бюджета, и потому подобная схема может считаться противоречащей принципам ВТО, поскольку международные правила предполагают снижение тарифных барьеров для свободного осуществления торговли.

Тем не менее выравнивание тарифов в международном и внутригосударственном сообщении является одним из основополагающих принципов ВТО. В этом смысле российские железные дороги продвинулись уже далеко: поэтапная унификация тарифов проводится с 2001 года, отмечают в ОАО РЖД. «В настоящее время по состоянию с июля 2011 года по унифицированным тарифам перевозится 93% от общего объема грузовых перевозок, кроме транзита, и 66,3% от перевозок через погранпереходы», — отмечают в монополии. В компании пояснили, что обязательства перед ВТО в данном случае находятся в русле уже проводимой работы по интеграции России, Казахстана и Белоруссии в Единое экономическое пространство, причем этим соглашениям предусмотрены еще более сжатые сроки, чем это определено в соглашениях с ВТО.

Между тем значительно более глубокая экономическая интеграция, которая ожидает

Россию в рамках ЕЭП, таит в себе более серьезные угрозы для конкурентоспособности отечественного железнодорожного транспорта. Как рассказали „Ъ“ в Евразийской экономической комиссии (ЕЭК), пришедшей на смену Комиссии Таможенного союза, подписанное Соглашение о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта предусматривает, что «с 1 января 2015 года открывается доступ к услугам инфраструктуры для перевозчиков государств—членов ЕЭП». «На сегодняшний день экспертами стран-участниц разрабатываются правила доступа к услугам инфраструктуры и правила их оказания, включающие перечень таких услуг, единые принципы определения пропускной способности и приоритетности предоставления доступа к услугам, а также другие положения, необходимые для обеспечения недискриминационного доступа перевозчиков государств ЕЭП к услугам инфраструктуры», — сказал директор департамента транспорта и инфраструктуры ЕЭК Аскар Баталов.

Он отмечает, что технологических препятствий для эффективного взаимодействия железнодорожных систем стран—членов ЕЭП не существует. «Единые принципы работы железнодорожного транспорта на постсоветском пространстве позволяют рассматривать пространство колеи 1520 мм как единую техно-

логическую систему, объединяющую железные дороги государств СНГ и стран Балтии. Сама технология работы, сложившаяся еще во времена СССР, осталась без изменений», — говорит господин Баталов. Но при этом он признает, что в последние 20 лет каждое из трех государств проходило свой путь развития, причем подходы и условия проведения реформ на железнодорожном транспорте не всегда совпадали. «На сегодняшний день мы видим разные стартовые условия в условиях ЕЭП, а основные различия лежат в плоскости регулирования. Это, безусловно, создает определенные препятствия для полноценной интеграции в транспортном секторе и формирования общего рынка на евразийском пространстве», — отмечает он.

Белоруссия в вопросах реформирования железнодорожного транспорта занимает позицию наблюдателя, изучая соответствующий опыт в соседних странах», отмечает Аскар Баталов. Соглашение о единых принципах и правилах регулирования деятельности субъектов естественных монополий и доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики, может ускорить принятие решения о реформировании железнодорожной отрасли в этой стране, считает он. С Казахстаном проблем меньше: там реформа формально зашла еще дальше, чем в России: инфраструктура была отделена от перево-

зок. Тем не менее вопрос о конкурентных тарифах, в том числе по тяговой составляющей, — один из самых непонятных, признает господин Баталов. «Мы договорились, что в переходный период до 2015 года, пока доступ на рынок еще не будет открыт, эти проблемы будут решаться на взаимной основе путем заключения двусторонних соглашений», — отметил он, добавив, что экспертная работа по выработке общих правил оказания услуг инфраструктуры уже начата и будет дорабатываться в соответствии с особенностями внутреннего законодательства стран.

Кроме того, существует еще одно базовое соглашение о единых принципах и правилах регулирования деятельности субъектов естественных монополий, согласно которому участники ЕЭП будут стремиться к гармонизации сфер естественных монополий путем их сокращения. «Поэтому мы рассчитываем, что в ближайшие годы условий для гармонизации будет значительно больше, что позволит сформировать единый подход к интеграции. Важно обеспечить одинаковые стартовые условия для трех стран с тем, чтобы реализовать задачи по формированию общего евразийского рынка, в том числе рынка услуг железнодорожного транспорта», — считает директор департамента инфраструктуры ЕЭК.

Взаимодействие железных дорог в рамках межгосудар-

ственных экономических союзов станет центральной темой главного железнодорожного события в этом году — международного форума «Стратегическое партнерство 1520» в Сочи в конце мая. «Мы остановились на этой теме, поскольку именно сейчас Россия активно интегрируется в целый ряд глобальных экономических альянсов, таких как ВТО, АТЭС, ЕЭП и другие», — поясняет Анатолий Кицура, генеральный директор компании „Бизнес Диалог“, выступающей организатором форума. — Главная задача этих структур — планирование долгосрочного стратегического развития экономики на всем пространстве Евразии, которое вряд ли уместно рассматривать без учета возможностей железнодорожной инфраструктуры России и стран СНГ». По его словам, в этом году на форуме ожидается весьма представительная официальная делегация из Европы: с российскими железнодорожниками встретится вице-президент Еврокомиссии, еврокомиссар по транспорту Сими Каллас, министр транспорта, строительства и городского развития Германии Петер Рамзауэр, депутаты Европарламента. В частности, им будут впервые официально представлены технические и экономические параметры проекта строительства «русской» железнодорожной колеи в Западной Европе, часть которых уже стала известна „Ъ“ (см. материал на этой полосе).

Сергей Нечаев



Десять лет достигжений

