

**«Актуальные проблемы развития рынка
Евразийских железнодорожных грузовых перевозок»**

В последнее десятилетие железные дороги на Евразийском континенте были подвержены драстическим социально-экономическим событиям и коренным изменениям условий их работы, а также прошли глубокие структурные изменения. В отличие от ранее действующей модели международных железнодорожных перевозок, основанной на сотрудничестве интегрированных национальных железнодорожных компаниях, которые на принципе солидарной ответственности обеспечили перевозку груза от станции отправления до станции назначения, развивается рынок либерализированный, с множеством участников, конкурирующих между собой.

Процесс был инициирован в Евросоюзе, но эти идеи постепенно влияют также на страны не входящие в ЕС. Положительные эффекты этого процесса в Евразийских железнодорожных перевозках пока вряд ли наблюдаются. За то имеются трудности в организации перевозок и нахождении партнеров, когда с Востока национальные перевозчики, с обязанностью производить перевозку на базе «естественной монополии» должны были бы стыковаться с множеством операторов грузовых перевозок, порой малоизвестных, работающих на началах подряда, и доверить им вагон с грузом.

Характерно, что процесс либерализации в самом Евросоюзе хотя проводится по единым нормам, но его темпы и особенно результаты сильно отличаются в разных странах, при этом сказывается эффект разницы в экономическом развитии стран.

Правда, это бывает проблемой и в развитых странах. В апрельском номере Международного железнодорожного журнала главный редактор пишет: разделение Британской железной дороги в середине 90-х на около 100 компании и их последующая приватизация не принес результата динамической и более дешевой железной дороги, наоборот. БР был эффективной коммерческой организацией, его деятельность накладывал на налогоплательщики около 1 миллиард фунтов расходов в год. Сегодняшняя, якобы приватизированная железная дорога обходиться налогоплательщикам в 5 миллиардов фунтов в год, при этом она не сможет удовлетворить потребности в перевозках, а также обновить свои технические средства.

Европейским сообществом был проведен анализ на базе данных по всем странам ЕС за последние годы, что показал малоудивительные результаты:

- Рост железнодорожных грузовых перевозок прямо пропорционально уровнем финансирования железнодорожного транспорта;**
- Нет зависимости между ростом грузовых перевозок и количеством железнодорожных грузовых операторов;**
- Размер платы за пользования железнодорожной инфраструктурой определенно влияет на грузовые перевозки;**
- Конкуренция внутри железнодорожной отрасли стимулирует рост грузовых перевозок только в тех странах, где и финансирование железной дороги и плата за пользования инфраструктурой находятся на соответствующем уровне, в том числе по отношению к другим видам транспорта. В ином случае конкуренция сказывается отрицательно.**

Надеюсь, политики других стран пожелают познакомиться с результатами ЕС в области либерализации железнодорожного транспорта, прежде чем принимать подобные решения.

Вопрос множественности участников, соответствующая терминология и принципы взаимодействия пока не отражены в СМГС, основного нормативного документа ОСЖД по условиям заключения и выполнения договора о перевозке грузов железнодорожным транспортом на Евразийском пространстве. В результате ревизии СМГС, который приближается к концу, эта проблема должна быть решена.

Проблема множественности участников рынка проявляется и на Востоке, но прежде всего в отношении вагонного парка. Доступ к вагону как к основному средству железнодорожных грузовых перевозок в значительной степени определяет возможность развития рынка. Практика показывает значительные трудности в этой области в длительный период. Поэтому крупные промышленные предприятия уже с 90-х приобретали или частично арендовали свой вагонный парк. Масштабы таковые, что на сегодняшний день количество собственных и арендованных вагонов на пространствах СНГ соизмеримо количеством инвентарного парка. Известны стремления определенных железных дорог вообще отказаться от эксплуатации инвентарного парка, и предложить клиентам свои вагоны на правах частных вагонов, с оформлением порожнего возврата по накладной. Факт, что в ЕС уже несколько лет нет различия между грузовыми вагонами по признаку принадлежности или собственности и от этого клиент видимо не пострадал. На просторах СНГ, однако, следовало бы тщательно проанализировать с начала все возможные последствия такого подхода на доступность вагонов под погрузку для клиента, на количество порожнего пробега и, в конечном итоге, на стоимость перевозок. Есть опасение, что с таким подходом, который вместе с существующей системой планирования усложняет прием груза от клиента к перевозке, заставляем клиента искать альтернативные способы перевозок...если конечно клиент имеет выбор.

Так как в ОСЖД начата работа над ревизией Договора о Правилах пользования грузовыми вагонами, ожидаем от сторон Договора соответствующие предложения в интересах формирования нормативы, отражающей актуальное положение дел.

Здесь уместно отметить, что большинство членов ОСЖД пока придерживается подхода одна страна – одна железная дорога – один голос. Поэтому ведем поиски, в том числе по направлению совершенствования основных документов ОСЖД, для нахождения возможных путей решения вопроса сотрудничества на уровне предприятий, в условиях множественности участников современного транспортного рынка.

После вагона другим, важным средством железнодорожных перевозок являются контейнера. Этот универсальный ящик, который осваивается всеми видами транспорта и поэтому воистину является мультимодальным, является основным средством всемирной торговли. Всемирная торговля базируется на морском транспорте, но железные дороги могли бы увеличить в свою долю на Евразийском континенте. ОСЖД совместно с ЭСКАТО ООН с 1996 года проводит проект по организации пробных пробегов контейнерных поездов, практическим результатом которого стали регулярно курсирующие контейнерные поезда в десятки сообщений.

В этом рыночном сегменте для железнодорожного транспорта имеется значительный потенциал.

Главные географические зоны, где железные дороги в силу обстоятельств могли бы освоить значительные объемы, это прежде всего регионы, не имеющие прямого выхода к мировым океанам, за то быстро развивающиеся, как Западный Китай или Центральная Азия.

На сегодняшний день морским транспортом в массовом порядке применяются контейнеры увеличенных размеров, по сравнению с классическими из серий ISO.

Нет ясности в способностях железных дорог перевозить и обработать на терминалах этих контейнеров. В рамках грузовой комиссии ОСЖД с этого года приступим к совершенствованию правил перевозок контейнеров, учитывая в том числе и этого аспекта, а также продолжаем совместную работу, направленную на развитие контейнерных перевозок.

Последний вопрос, которого хотел бы озвучить это совместимость и взаимодействие между железнодорожными системами. Для перевозок между Европой и Азией характерным является изменение ширины колеи как в Азии, так и в Европе. В протяженности десятилетий железные дороги приспособились к преодолению этого препятствия путем перегруза грузов или перестановки вагонов. В результате стремления ЕС к созданию совместимой железнодорожной сети на базе единых стандартов появились технические спецификации по совместимости, применение которых является обязательным в пределах ЕС. Эти спецификации не учитывают параметры железнодорожной системы 1520 мм, что в свою очередь носит определенную опасность для обращения подвижного состава 1520 мм и эксплуатации таких участков в пределах ЕС, как в странах Балтии, а в других странах на глубоких вводах или в приграничной зоне сопряжения двух систем.

Для нормативного решения этого вопроса в свое время я огласил доктрину ОСЖД в этой области о том, что необходимо добиться официального признания ЕС системы 1520 мм в качестве сопоставимой с системой 1435 мм, и отразить это в соответствующих документах ЕС. Данная работа успешно ведется экспертами Европейского железнодорожного агентства и ОСЖД.

Благодарю вас за внимания.