

Ю. Кононов, *собкор*

ЭФФЕКТИВНОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В ЕВРОПЕ

Многочисленные исследования прогнозируют железнодорожному транспорту положительные долгосрочные перспективы. Рынок европейских железнодорожных грузовых перевозок будет расти со скоростью 2–3% в год. Это связано с продолжающимся процессом восстановления и интеграции европейских экономик.

Руководитель департамента развития международного бизнеса группы Deutsche Bahn AG Нико Варбанофф рассказал о том, как эффективнее использовать железнодорожный транспорт в Европе и за ее пределами.

К моменту объединения Германии Bundesbahn (железная дорога Федеративной Республики Германии) и Reichsbahn (ее аналог в Германской Демократической Республике) находились в крайне плачевном состоянии. Общий долг двух компаний составлял €34 млрд, а доходов не хватало даже на выплату заработной платы сотрудникам. Последовавшая железнодорожная реформа полностью изменила эту картину за счет реструктуризации задолженности, предпринимательского подхода к ведению бизнеса и либерализации рынка.

Изменения сопровождалось принятием пакета законов, направленных на создание единого европейского железнодорожного пространства. Первый железнодорожный пакет законов послужил оперативному разделению инфраструктурных и транспортных услуг. Международные грузовые перевозчики получили доступ к сети трансъевропейских железнодорожных грузовых перевозок.

Второй железнодорожный пакет, предусматривавший ратификацию ЕС COTIF (Конвенция о международных железнодорожных перевозках), обеспечил создание Европейского железнодорожного агентства и нормативно-правовой базы, регулирующей безопасность на железнодорожном транспорте. Это ускорило либерализацию железнодорожных грузовых перевозок. К 1 января 2007 года всем компаниям, занимающимся железнодорожными перевозками, был предоставлен доступ к единому европейскому железнодорожному пространству.

Третий железнодорожный пакет был направлен на либерализацию международных пассажирских перевозок. К 1 января 2010 года потребовалось предоставить доступ к инфраструктуре всех стран-членов ЕС — железнодорожным компаниям, осуществляющим такие перевозки. Также были разрешены каботажные перевозки.

С ростом конкуренции, ставшей результатом либерализации, а также с изменениями, вызванными проведением железнодорожной реформы, Deutsche Bahn AG, ставшая преемником Bundesbahn и Reichsbahn, поставила своей целью повышение производительности железнодорожного транспорта. В результате за период с 1994 по 2012 год объем железнодорожных пассажирских перевозок увеличился на 36%, а грузовых — на 58%.

Тем не менее, для того чтобы национальные железнодорожные компании могли воспользоваться положительными тенденциями, для создания единого европейского железнодорожного пространства необходима реализация целого ряда политических мер.

Приоритетом по-прежнему является полная либерализация рынка. В то время как рынок грузовых и международных пассажирских железнодорожных перевозок либерализован, рынок национальных пассажирских перевозок в большинстве европейских стран все еще закрыт. Необходимо, чтобы рынок внутренних железнодорожных пассажирских перевозок был открыт для конкуренции, в том числе и через обязательный механизм конкурсных торгов при размещении государственных заказов.

Будущее железнодорожных компаний в значительной степени зависит от их конкурентоспособности по

сравнению с автодорожным транспортом. Факторные издержки, такие как плата за пользование инфраструктурой, повышенные расходы на электроэнергию и сертификаты на эмиссию CO₂, а также расходы на переоснащение бесшумными тормозами, снижают конкурентоспособность железнодорожных компаний.

Недостаточные инвестиции в новую инфраструктуру препятствуют развитию высококачественного железнодорожного транспорта. Национальные правительства и ЕС должны быть готовы в будущем инвестировать в развитие железнодорожной отрасли. Дополнительно должна быть создана нормативно-правовая база для инвестиций, включая возможность получения дивидендов.

Железнодорожная отрасль должна оставаться инновационной. Государственно-частная инициатива Shift2Rail с бюджетом €1 млрд, безусловно, получает больше поддержки и может тем самым способствовать внедрению новых технологий в целях уменьшения расходов железнодорожной отрасли и достижения ее устойчивого развития.

С точки зрения бизнеса железнодорожного перевозчика, принятие политических мер для создания единого европейского железнодорожного пространства будет сопровождаться интеграцией европейской транспортной сети и созданием привлекательных международных продуктов.

Основным препятствием для создания единого европейского железнодорожного пространства являются технические барьеры. В результате законодательных изменений в ЕС уже был достигнут определенный прогресс: создано Европейское железнодорожное агентство (ERA), а также TSI (технические условия на эксплуатационную совместимость), например, для ВСМ и безопасности транспорта.

Многое было достигнуто благодаря заключению в мае 2013 года нового соглашения о Трансевропейских сетях (TEN-T). Соглашение закрепляет приоритет развития железнодорожного транспорта в ЕС и сроки, а также устанавливает стандарты, благодаря которым поезда, корабли, самолеты,



грузовики и автомобили используют транспортную инфраструктуру без каких-либо технических проблем.

Тем не менее многое еще предстоит сделать в целях снижения барьеров, препятствующих выходу на рынок. Это отражено в четвертом железнодорожном пакете, представленном ЕС в январе 2013 года. Необходимо как можно быстрее принять технический пакет, который уже получил широкую поддержку Европейского парламента и государств-членов. Он, в частности, включает в себя расширение полномочий Европейского железнодорожного агентства в целях эффективной реализации положений железнодорожного пакета. Планируется ускорить процесс выдачи разрешений на использование поездов, обеспечить прозрачность процесса принятия решений, определить право на обжалование участниками рынка в бюро жалоб Европейского железнодорожного агентства. Планируется также активно задействовать стандартизацию: подвижной состав выпускается в различных модификациях, что вынуждает операторов иметь дело с огромным разнообразием запасных частей при его обслуживании. Стандартизация приведет к существенной экономии средств.

Маловероятно, что в ближайшие годы процесс либерализации, происходящий в Европе, коснется неевропейских стран, тем не менее международный трафик будет расти. При этом будет возрастать и конкуренция между транспортными коридорами, проходящими через Турцию, Россию и Украину.

В свою очередь, Ближний Восток только начал инвестировать в свой

железнодорожный бизнес. Ожидается, что до 2020 года страны Персидского залива проинвестируют в железнодорожную отрасль более €100 млрд.

Немецкие инженеры играют важную роль в оказании помощи по созданию комплексной железнодорожной системы, в том числе новой ВСМ в Саудовской Аравии. Каждый год миллионы мусульман совершают хадж — паломничество к священным местам Мекки. Население города насчитывает около 2 млн человек, при этом в самом хадже принимает участие почти 3 млн человек, а это ложится тяжелой ношей на городскую и государственную транспортную инфраструктуру.

Также между Западной Европой и Турцией с сентября 2013 года действует новая совместная услуга DB Schenker Rail и турецкой железнодорожной компании «Босфор Шаттл» — еженедельные перевозки тремя парами поездов.

Клиентам гарантирована высокая надежность, поскольку управление перевозками осуществляется на протяжении всего коридора. В настоящее время рынок железнодорожных перевозок Турции проходит процесс либерализации. В ближайшие годы конкуренция на этом рынке повысится.

Таким образом, на рынке транспортных услуг крупных населенных центров железные дороги являются единственно возможным способом преодоления транспортных проблем. Умелое управление пассажиропотоками возможно благодаря эффективному использованию железной дороги и за счет интеграции сетей железнодорожного и других видов транспорта. 