

УДК 385 : 656.2(470.2)

## Концепция стратегии железнодорожных транспортных услуг в Северо-Западном регионе

**Ф.А. Тепман**

*Экономический факультет Мурманского института экономики Санкт-Петербургской академии управления и экономики, кафедра "Финансы и кредит"*

**Аннотация.** В статье с использованием методов компаративистики исследуются вопросы общности при выполнении транспортных услуг железными дорогами России и Балтии, а также конкурентность в оказании транспортных услуг.

**Abstract.** Using the comparative methods the problems of community of railway transport service of Russia and Baltic have been investigated. In the paper special attention has been paid to the questions of competition in transport service.

### 1. Введение

Одной из основных задач транспортного комплекса Северо-Западного региона является привлечение перевозок и совершенствование организации перевозок экспортно-импортных грузов, ускорение их переработки в транспортных узлах. На железных дорогах постсоветского пространства предложение транспортных услуг непрерывно возрастает, и конкуренция между железными дорогами за привлечение грузовых перевозок приобретает все более острый характер.

### 2. Общность проблематики железных дорог постсоветского пространства

В современных условиях геоэкономического развития железные дороги продолжают оставаться важнейшим видом транспорта как для российской экономики, так и для экономически развитых зарубежных стран. Современная организация перевозочного процесса должна соответствовать общеэкономическим процессам, в частности, интеграционным процессам в экономике и одновременно конкурентным тенденциям на рынке транспортных услуг.

Железнодорожный транспорт на территории Советского Союза к 1990 году представлял собой сформировавшуюся централизованно управляемую систему. Сегодня, в условиях реформы железных дорог не только в России, но и на всем постсоветском пространстве значительный интерес представляет сравнение методов решения транспортных проблем в различных регионах бывшей большой страны и в других странах. Компаративистика может использоваться при оценке критериев инвестирования транспортных услуг как на постсоветском пространстве, так и в некоторых странах дальнего зарубежья. Транспортные проблемы, т.е. выполнение транспортных услуг – это и влияние на международные экономические проблемы.

В современных экономических условиях для определения критериев эффективности инвестирования транспортных услуг их следует подразделять на услуги по грузовым перевозкам и услуги по пассажирским перевозкам.

Услуги по пассажирским перевозкам следует рассматривать как социальный заказ государства. Во всех цивилизованных государствах пассажирские перевозки железнодорожным транспортом – социальная функция государства, а не бизнес.

Конечно, речь не идет об услугах железнодорожных перевозок повышенной комфортности.

В осуществлении пригородных пассажирских перевозок российские железные дороги и железные дороги Прибалтики объединяют общие проблемы. В статье "Железные аргументы железной дороги" в интервью начальника департамента пассажирских перевозок Латвии Ивара Заляйса отмечается, что в мире нет стран, где пассажирские перевозки по железной дороге были бы рентабельными. Есть несколько прибыльных маршрутов в США и Нидерландах – благодаря высокой плотности населения. Соответственно, пассажиропоток велик настолько, что пригородные пассажирские перевозки становятся рентабельными. Во многих же государствах эта инфраструктура дотируется на 100 %, дополнительно дотируются и дальние пассажирские перевозки.

Железные дороги могут выполнять льготные пассажирские перевозки только по договору с заказчиками на компенсационной основе. Как свидетельствует мировой опыт, говорить о рентабельности

пассажирских перевозок, о быстрой окупаемости инвестиций в транспортную инфраструктуру вообще весьма затруднительно. Так, Евротоннель под Ла-Маншем еще не окупил себя за 20 лет эксплуатации. Во-первых, поток транспорта оказался значительно ниже прогнозируемого, и, во-вторых, увеличение доли пассажирских – нерентабельных перевозок – снижает экономическую эффективность инвестирования в прокладку тоннеля.

Железные дороги постсоветского пространства объединяют и общие правила организации движения поездов и работы локомотивов.

Государственные границы не могут служить границами плеч обслуживания локомотивов, локомотивных бригад. Железные дороги поддерживают интеграционные процессы на постсоветском пространстве. "Процессы интеграции должны активно использоваться в интересах России... Основой эффективного использования интеграционного фактора могут стать долгосрочная стратегия и программа инновационного обновления, ориентированная на стратегический прорыв, на взаимодействие в модернизации экономик, на повышение конкурентоспособности продукции..." (Кузык, Яковец, 2005).

На железных дорогах стран бывшего Союза сохранилась и действует система организации движения поездов, правила технической эксплуатации и инструкции по обеспечению безопасности движения, действовавшие в Советском Союзе.

Как оказывается, на железные дороги стран бывшего Союза не разрешается выход локомотивов Эстонской железной дороги. Дело в том, что эстонские железнодорожники в своё время приобрели американские локомотивы, чьи параметры не вписываются в систему и правила бывшего МПС. Перед такой покупкой они не посоветовались с коллегами из России и соседних стран. Российские локомотивы рассчитаны на нагрузку 33 тонны на ось, а американские – 35 тонн, и это явный перебор по весу. При использовании таких локомотивов быстро изнашиваются рельсы и шпалы, значит, растёт износ железнодорожного полотна. Запрет на локомотивы из США касается и Латвийской железной дороги.

Железнодорожники России и других стран считают, что "железная дорога, несмотря на своё название, – тонкий механизм, который зависит и от межгосударственных отношений" (Лабецкий, 2006), и при этом знают, что, как не раз подчеркивал президент компании РЖД В.И. Якунин, "нас всех объединяет ширина колеи". Железнодорожники Латвии считают: "И пока это так, мы будем использовать одни и те же локомотивы" (Ростоцкий, 2006). Достаточно сказать, что в Латвии сохранился и профессиональный праздник – День железнодорожника, установленный в 1936 году в СССР.

Объектом конкуренции железных дорог и морских портов в Северо-Западном регионе являются транспортные услуги по перевозке кузбасского угля, нефти, других грузов.

У российских железных дорог и портов по перевозке кузбасского угля, нефти, других грузов имеются серьёзные конкуренты в лице Латвийской железной дороги и портов Прибалтики.

Подводя итоги работы одного из участков эксплуатации Латвийской железной дороги в преддверии профессионального праздника – Дня железнодорожника, его руководитель Владимир Лабецкий отметил, что "уменьшение количества заказов на грузоперевозки отразилось на показателях работы узла железной дороги. Падение грузопотока в сравнении с 2005 годом составило 7 %. В основном это связано со снижением транспортировки нефти в порт Вентспилс, уменьшением объёмов перевозок белорусских калийных удобрений, но сейчас упущения навёрстываются. Главным пунктом назначения, куда направляются составы, по-прежнему остаётся Рига, а основным грузом – кузбасский уголь" (Лабецкий, 2006).

Конкурентные преимущества и привлекательность транспортных услуг Латвийской железной дороги определяются, во-первых, географическим весьма выгодным положением всей Латвии, состоящим в том, что она соединяет быстро развивающийся Восток и Запад через мультимодальный транспортный коридор "Вентспилс – Рига – Москва". Латвийский нефтетранзитный комплекс включает в себя трубопроводы, железную дорогу и нефтяные терминалы в незамерзающих портах Вентспилс, Рига и Лиепая, на которые приходится до 45 % грузопотока всех портов Балтии. Привилегированный порт Вентспилс – глубоководный и самый большой нефтяной порт в Прибалтике и второй по величине после Новороссийска морской терминал для поставки нефти из России (Калужный, 2006).

Прирост восточного грузопотока позволил в первом полугодии 2007 года увеличить объём перевозок на одном из участков Латвийской железной дороги на 11 % по сравнению с первым полугодием 2006 года. В этом грузопотоке доминирует перевозка кузбасского каменного угля, отвлекая с северного направления Октябрьской железной дороги и Мурманского транспортного узла. Восточный грузопоток на Прибалтику служит элементом экономической системы транспортных услуг и активизирует механизм выполнения интеграционных функций на постсоветском пространстве. Для Латвийской железной дороги транзитный восточный грузопоток служит фактором инвестиционной привлекательности к транспортному коридору, в том числе и для российского частного капитала. Мотивацией позиционирования региона как "идеального транспортного коридора", как "стратегического

центра ЕС" в выполнении транспортных услуг является снижение себестоимости и повышение конкурентоспособности восточной продукции для рынка ЕС. В качестве мотивации используется и уникальность территории и социальных факторов региона как надежного стратегического первоначального плацдарма для проникновения на территорию ЕС продукции российских предпринимателей.

Для сотрудничества в сфере транспорта и других важных экономических направлений создана Латвийско-Российская межправительственная комиссия, уже достигнута договоренность о создании рабочей группы по вопросам транспорта и пересечения границы (*Разводовская, 2007*).

Тем не менее, в привлечении больших объемов перевозки кузбасского каменного угля и других грузов и инвестиционной привлекательности транспортной инфраструктуры заинтересована и Октябрьская железная дорога, ее северное направление Волховстрой – Мурманск, в целом Мурманский транспортный узел. В 2005 году Мурманское отделение Октябрьской железной дороги по величине эксплуатационного показателя "работа отделения" (погрузка + прием груженых вагонов) достигло уровня 1992 года и на 22.9 % ниже уровня 1988 года. При этом приём груженых вагонов превысил уровень 1992 года на 37.9 % и уровень 1988 года на 27.6 %. Доля груженых вагонов в общем приёме вагонов в 2005 году составила 63.2 % против 35.4 % в 1988 году и 35.9 % – в 1992 году. Такую динамику структуры вагонопотока придала перевозка кузбасского угля через Мурманский морской торговый порт, что отразилось на пропускной способности направления и перерабатывающей способности Мурманского железнодорожного узла, на характере транспортных услуг региона. Безусловно, в современных условиях Мурманское железнодорожное направление и Мурманский железнодорожный узел и порт весьма заинтересованы в этом грузопотоке. Транзитные грузоперевозки, трубопроводы, газопроводы приносят странам, регионам дополнительные инвестиционные ресурсы, уже получившие в практике название "транзитные деньги". Естественно, что за получение таких денег идёт конкурентная борьба.

Затягивание развития Мурманского транспортного узла даёт возможность и позволяет использовать время для развития конкурентной альтернативной транспортной инфраструктуры и повышает инвестиционную привлекательность транспортных услуг перевозчиков-конкурентов.

По нашему мнению, в современных экономических условиях, когда экономические отношения приобретают все более острый конкурентный характер, фактор времени становится весьма важным экономическим фактором, а ускорение использования его – конкурентным преимуществом хозяйствующего субъекта.

### 3. Заключение

Затягивание развития Мурманского транспортного узла способствует адаптации грузопотоков к другим транспортным коридорам и отвлечению денежных ресурсов за транзитные перевозки от российских регионов.

По нашему мнению, необходимо, не снижая интеграционного потенциала, ускорить развитие северного участка Октябрьской железной дороги – Мурманского транспортного узла – с целью привлечения в регион дополнительных грузопотоков и повышения его инвестиционного потенциала за счет транзитных денег. Решение данного вопроса должно оставаться в центре внимания не только самих перевозчиков, но и государственной политики правительства страны, региона.

### Литература

- Калюжный В.** Россия на пути к саммиту G8. Газета Латвии "Вести сегодня", с.5, 12.07.2006.  
**Кузык Б.Н., Яковец Ю.В.** Россия – 2050: стратегия инновационного прорыва. М., ЗАО Изд-во "Экономика", 624 с., 2005.  
**Лабецкий В.** У железнодорожников праздник. Газета Латвии "Сейчас", с.6, 20.07.2006.  
**Разводовская Н.** В добрый час. Экспресс-неделя, 5 сентября, с.6, 2007.  
**Ростоцкий А.** Газопровод пошёл в обход Латвии. Газета Латвии "Час", с.3, 22.08.2006.