

Проблемы дальнейшего развития грузовых железнодорожных перевозок

В начале 2000-х годов в Европе наблюдался рост объема грузовых железнодорожных перевозок вследствие растущей конкуренции, структурных изменений в торговле и промышленности, а также в результате процесса открытия границ. Развитие грузовых перевозок ведет к усилению нагрузки на инфраструктуру. Связанные с этим ограничения роста перевозок уже очевидны. Чтобы способствовать подъему грузовых перевозок, государство должно усилить свое участие в развитии инфраструктуры как государственных, так и частных железных дорог. За использованием выделяемых средств необходим строгий контроль.

По сравнению с другими странами ЕС железные дороги Германии далеко продвинулись в развитии грузовых перевозок. Их доля в общем объеме грузов, перевозимых всеми видами транспорта, достаточно велика. Рубеж в 100 млрд. ткм брутто удалось преодолеть еще в 2006 г.

Все активнее в грузовых перевозках участвуют частные железные дороги: в 2006 г. их доля в общей транспортной нагрузке впервые превысила 16%. Растет грузооборот и на государственных железных дорогах Германии (DB), но это не уменьшает успеха частных дорог. Нельзя не заметить, что конкуренция становится все сильнее. Сложившаяся ситуация благоприятна для клиентуры, что создает определенные преимущества для железных дорог Германии.

Рост перевозок приводит к увеличению нагрузки на инфраструктуру. Эта нагрузка непрерывно увеличивалась уже в 1990-х годах, но особенно заметно начала расти с 2003 г. и в последующие годы повысилась на 89%. Нагрузка на автомагистрали в тот же период увеличилась лишь на 36%. Дальнейшие успехи железных дорог зависят в основном от финансирования.

Факторы, влияющие на развитие железнодорожных перевозок

Проблемам в области инфраструктуры, подвижного состава и персонала, возникающим вследствие увеличения объема перевозок, не уделяют должного внимания ни общественность, ни политики. Разумеется, для реалистической оценки этих проблем необходимо время.

Повышение спроса на грузовые железнодорожные перевозки было вызвано следующими причинами:

- ростом производства в начале 2000-х годов;
- расширением рынка;
- все большей глобализацией промышленного производства, при которой отдельные предприятия, участвующие в общем процессе, разделены большими расстояниями;
- высокими требованиями современной логистики;
- увеличением значимости прямых транспортных затрат.

Требованиям, обусловленным этими условиями, в большей степени удовлетворяют железные дороги, чем автомобильный транспорт.

Следует отметить, что грузовой автотранспорт более мобилен,

а железная дорога, входящая в логистическую сеть, требует больших затрат и большего времени подготовки. К тому же во многих регионах Европы потребности в грузовых перевозках по железным дорогам сильно ограничены. Негативно на развитие этих перевозок влияют следующие факторы:

- малые отправки грузов и небольшие расстояния;
- уменьшение доли массовых грузов в общем объеме перевозок;
- недостаток эксплуатационных и коммерческих предложений на растущем рынке Европы;
- слабость инфраструктуры, предназначенной для грузовых железнодорожных перевозок, например подъездных путей, пунктов погрузки, сортировочных станций.

В последние годы было принято много решений, дающих преференции железнодорожным грузовым перевозкам, в том числе и в сфере логистики. Это способствует увеличению доли грузовых перевозок по железной дороге.

По мере расширения экономического пространства Европы растут расстояния перевозок и, следовательно, увеличиваются преимущества железных дорог. Либерализация европейского рынка ведет к росту спроса на перевозки этого вида и к более тесному сотрудничеству европейских железнодорожных компаний. Современная логистика все эффективнее внедряет железнодорожную компоненту в смешанные перевозки. И наконец, экологический фактор и надежность перевозок увеличивают интерес клиентов к железной дороге.

Необходимо отметить, что автомобильный транспорт всегда играл значительную роль в перевозках грузов. Однако дальнейшее увеличение объемов перевозок этим видом транспорта проблематично. Новые экологические нормы и внедрение современных методов контроля способствуют тому, что появляется необходимость пересмотра существующей оценки экологичности и безопасности автомобильного транспорта в сторону снижения. Удорожание топлива сказывается на автомобильном транспорте в большей степени, чем на железнодорожном. К более высоким общим расходам на эти перевозки приводит и увеличение заработной платы, а также пересмотр социальных норм для водителей автопоездов (изменение соотношения времени на ведение автомобиля и отдых). Кроме того, в сфере автомобильных грузовых перевозок сложнее внедрять технические новшества из-за слишком многочисленного парка подвижного состава.

Влияние политики на развитие грузовых железнодорожных перевозок

Влияние политики правительства на развитие различных видов транспорта очевидно. Что касается грузовых железнодорожных перевозок, то здесь прежде всего речь должна идти о государственной поддержке инфраструктурных проектов железных дорог. Для увеличения объема перевозок требуется повышение качественных характеристик железнодорожных линий, а следовательно, необходимы инвестиции для поддержания имеющейся сети в надлежащем состоянии.

Рассматривая вопросы инфраструктуры, не следует забывать и о частных железных дорогах (общая длина 2500 км), многие из которых располагают линиями на деревянных шпалах, уложенных много лет назад.

Для развития железных дорог необходимо принять ряд мер в области инфраструктуры, в частности:

- гарантировать качественный уровень инфраструктуры, в том числе и на базе государственных инвестиций;
- поддерживать инфраструктуру в требуемом состоянии путем надлежащего обслуживания и ремонта;
- предусмотреть возможности расширения сети;
- обеспечить дополнительное финансирование не только DB, но и частных железных дорог.

Для успешного регулирования работы DB необходимо, чтобы оценку работы транспортных компаний и их потребность в государственном финансировании определяли не чиновники, а независимые эксперты.

Относительно конкуренции железнодорожных компаний Германии следует сказать, что она не должна ограничиваться только внутренним транспортным рынком. Чтобы достичь успеха, компании должны участвовать в грузовых железнодорожных перевозках на сетях других европейских стран. Это касается не только DB, но и частных компаний.

На предприятия, стремящиеся участвовать в европейских грузовых железнодорожных перевозках, распространяется большое число новых технических норм. Наряду с некоторыми действительно нужными нормативами существуют и такие, которые только тормозят развитие международных сообщений, затрудняют допуск подвижного состава на сети других стран. В связи с этим следует уделять особое внимание разработке стандартов ЕС.

Увеличение объема грузовых железнодорожных перевозок привело в некоторых местах, например в регионе Бонна, к протестам по поводу усиления шума. Для решения проблемы необходимо разработать скоординированную общеевропейскую программу, так как в перевозках на

дальние расстояния используются грузовые вагоны многих стран. Помощь ЕС поможет повысить эффективность борьбы с шумом.

Расходы на транспортировку по железнодорожной сети формируются несколько иначе, чем при автомобильных перевозках. На линиях всех компаний в эти расходы включают, как правило, полную плату за пользование инфраструктурой. При автомобильных перевозках это распространяется (и то лишь частично) только на крупные автомагистрали в случае использования большегрузных автопоездов. Если цена на грузовые автомобильные перевозки всех весовых категорий по всем автомагистралям будет формироваться так же, как на железнодорожные, появятся условия для нового шага в развитии железнодорожных грузовых перевозок.

Таким образом, к мерам по развитию грузовых железнодорожных перевозок в Германии относятся:

- международная конкуренция с расширением границ рынка за счет вовлечения в него соседних восточных и западных стран;
- создание только необходимых технических стандартов;
- решение проблем шума;
- доведение транспортных расходов до уровня, существующего на автомобильном транспорте.

Выводы

Железные дороги Германии уже давно участвуют в европейских грузовых перевозках. Ни в одной европейской стране не действует такой широкий спектр транспортных услуг, который клиентура, как правило, воспринимает позитивно. Развитие грузовых железнодорожных перевозок заслуживает повышенного внимания. Задача государства — создать для этого соответствующие условия

E. Christ. Glasers Annalen, 2008, № 1/2, S. 18–25.