

КОНФЕРЕНЦИЯ: «ГЛОБАЛИЗАЦИЯ И БАЛТИЙСКИЙ РЕГИОН: ПРОБЛЕМЫ И РЕШЕНИЯ».

Октябрь 2001г. Рига, Латвия.

Зоргевицс Андрис (Латвия) – генеральный директор ГАО «Латвияс дзелзцельш»

ЛАТВИЙСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА – МОСТ МЕЖДУ ВОСТОКОМ И ЗАПАДОМ

Так уж получилось, что Бог, выделяя Латвии место на планете Земля, обделил нас полезными ископаемыми и многими другими благами, но подарил нам три прекрасных морских порта: Вентспилс, Рига и Лиепая. Не каждая страна располагает таким богатством. Наша задача – разумно использовать его.

Латвийский транзитный путь, связывающий наши порты как с Востоком, так и с Западом, выгоден не только потенциальными возможностями, но, главным образом, тем, что является самым быстрым, самым надежным и самым дешевым транзитом для перевозки грузов в указанных направлениях.

А теперь, давайте посмотрим, как мы используем Латвийский транзитный путь?

В 2000 г. ГАО «Латвияс Дзелзцельш» перевезло 28.724 млн. т транзитных грузов, что составляет 78.9% от общих перевозок. По-прежнему для Латвии основным партнером по транзитным перевозкам является Россия, удельный вес перевозок которой составляет 57.7% или 16.588 млн. т. Второе место по объемам перевозок уверенно занимает Белоруссия, удельный вес которой составляет 27.8% или 7.974 млн. т. Далее следуют Литва – 4.8% и Украина – 2.4%.

Рассматривая структуру перевозимых грузов, необходимо отметить, что наибольший удельный вес занимают перевозки нефтепродуктов – 52.2% или 15.003 млн. т, минеральных удобрений – 23.2% или 6.058 млн. т, черных металлов – 10.6% или 3.050 млн. т.

В текущем году за восемь месяцев объем транзитных перевозок в целом увеличился на 27.4%, в основном, за счет увеличения грузопотока из Белоруссии, благодаря чему удельный вес транзитных грузов из Белоруссии достиг 30.5%.

Структура перевозимых грузов в 2001 г. изменилась незначительно: увеличился удельный вес перевозок сахара, лесных материалов, каменного угля, строительных грузов. Одновременно уменьшился удельный вес перевозок минеральных удобрений, черных металлов и химических грузов.

В 2000 г. по главному железнодорожному транзитному коридору Восток – Запад в направлении портов перевезено 28.7 млн. т грузов, что составляет 58.4% от существующей провозной способности.

Согласно прогнозам наших партнеров по транзитному бизнесу и оценкам зарубежных консалтинговых фирм, возможно, что к 2010 г. общий объем перевозимых грузов по Латвийской железной дороге достигнет 60 млн. т. в год.

При реализации Инвестиционной программы развития главных железнодорожных направлений и основных железнодорожных узлов до 2010 г. (в случае роста грузооборота) провозная способность увеличится до 66 млн. тонн в год, в т.ч. в направлении Вентспилса до 34.0 млн. т в год и в направлении Риги – до 26.0 млн. т в год.

Все больше возрастает роль транспортного комплекса Латвии как связующего звена в направлении Восток – Запад. Порты и автотранспорт, наращивая свои мощности, приспосабливаются к требованиям рыночной экономики. Эти же задачи стоят и перед железной дорогой как частью транспортной системы Латвии.

Главное направление в работе ГАО «Латвияс дзелзцельш» – обеспечение транзитного потока через выгодно расположенные морские порты Вентспилс, Рига и Лиепая.

Бизнес-план и инвестиционная программа ГАО «Латвияс дзелзцельш» предусматривает повышение технической оснащенности всей инфраструктуры и, прежде всего, ее качественное улучшение на самом интенсивном направлении Восток – Запад. Необходимость первоочередного развития этого транзитного коридора обусловлена тем, что основные объемы грузов в Латвию и порты Балтии поступают из промышленных районов СНГ.

Уже осуществлено несколько значительных технических проектов:

- завершена (1998–2000гг.) реконструкция железнодорожных путей в главном транзитном коридоре при частичном финансировании ЕС PHARE;
- завершена модернизация телекоммуникационной сети, и железнодорожные линии восточного направления оснащены кабелями оптической связи;
- завершена модернизация системы управления движением на станции Рига с введением в действие компьютерной централизации;
- в рельсосварочном центре ГАО «Латвияс дзелзцельш» открыта новая рельсосварочная технологическая линия, одна из самых современных на данный момент в Европе.

И в настоящее время для ГАО «Латвияс дзелзцельш» приоритетом является модернизация и развитие транзитного коридора Восток – Запад. Общая стоимость проектов составляют 18.5 млн. долл. США и 77.8 млн. евро.

Возведение парка в Вентспилском железнодорожном узле «Юрас парке» связано с мероприятиями, проводимыми Российскими железными дорогами по наращиванию пропускной способности магистралей. (Стоимость проекта – 18.5 млн. долл. США). Ввод «Юрас парке» облегчит обработку вагонов за счет перераспределения грузопотоков – перерабатывающая способность станции Вентспилс возрастет до 30 млн. т в год.

Еще один важный проект – строительство парка приема поездов на станции Резекне II для увеличения перерабатывающей способности Резекненского железнодорожного узла. (Стоимость проекта – 10.2 млн. евро)

В течение 2001–2006 гг. будут заменены 780 стрелочных переводов. (Стоимость проекта – 33.6 млн. евро) Это позволит поднять уровень безопасности движения по транзитному коридору Восток – Запад, создать условия для перевозки грузов с установленной скоростью и в максимально сжатые сроки. Этот проект осуществляется при 75% финансировании ЕС ISPA (структурных фондов регионального развития до вступления в Европейский Союз).

В коридоре Восток – Запад осуществляется проект по реконструкции рельсовых путей. (Стоимость проекта – 34 млн. евро)

Используя средства выделенные ЕС ISPA и ГАО «Латвияс дзелзцельш» проведен финансово – экономический анализ проектов в целях подготовки заявления для финансирования двух новых проектов из средств ЕС ISPA:

- модернизация системы сигнализации железнодорожного коридора Восток – Запад;
- модернизация системы обнаружения перегрева букс.

Усилия и затраты на техническое переоснащение железнодорожной инфраструктуры окупается повышением эффективности всего транспортного процесса и позволяет создать наиболее выгодные условия, при полной гарантии безопасности, для клиентов ГАО «Латвияс дзелзцельш» на главных транзитных коридорах – от границ России и Белоруссии до морских портов.

Для реализации проектов используется собственные средства ГАО «Латвияс дзелзцельш», кредит Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР), кредит Европейского инвестиционного банка (ЕИБ), средства ISPA, а также другие источники финансирования.

ГАО «Латвияс дзелзцельш» взяло курс на долгосрочное партнерство как с восточными, так и с западными компаниями.

Особо хочу остановиться на реализованном проекте модернизации железнодорожной телекоммуникационной сети коридора Восток – Запад, стоимость которого составила более 25 млн. долл. США.

Если раньше системы телекоммуникаций железнодорожных компаний рассматривались как сугубо внутренние системы только для обеспечения процесса перевозок и технологических нужд, то сегодня во многих странах технологические возможности железнодорожных телекоммуникаций дают новые возможности по предоставлению коммерческих публичных услуг.

Несмотря на определенные ограничения законодательства в сфере предоставления услуг. Латвийская железная дорога уже имеет частично делегированные права на

предоставление услуг подобного характера. В будущем ГАО «Латвияс дзелзцельш», как и другие собственники специализированных телекоммуникационных сетей, имеет значительный потенциал для операторской деятельности.

Учитывая, что аналогичные проекты осуществляются и на других железных дорогах, в частности в России, Беларуси, Казахстане, можно смело сказать – в ближайшие годы эта сфера деятельности железных дорог займет достойное место в Европе и Азии.

Мы понимаем, что в условиях конкурентной борьбы с железными дорогами соседних стран и другими видами транспорта одно лишь техническое развитие и, в частности, наращивание мощностей не обеспечит желаемого результата, поэтому проводим ряд организационных мер, направленных на расширение сферы оказываемых услуг и повышение их качества, улучшение сохранности перевозимых грузов, совершенствование тарифной политики, а также развитие международных связей.

После восстановления независимости Латвии и создания вновь Латвийской железной дороги мы не только не потеряли связи и взаимодействие с железнодорожными администрациями других стран, но сумели их расширить и укрепить за счет активного участия в международных организациях железнодорожного транспорта, в которые мы вступили без сомнений и колебаний.

В первую очередь мы постарались сохранить позиции на постсоветском пространстве. Это удалось достичь благодаря нашему участию в работе Совета по железнодорожному транспорту стран СНГ.

Активно участвуем мы и в деятельности ОСЖД, где помимо указанных выше стран представлены страны Восточной Европы (Польша, Венгрия, Чехия, Румыния, Болгария, Словакия) и Азиатско-тихоокеанского региона (Китай, Иран, Северная Корея, Монголия, Вьетнам). Благодаря этому, а также географическому положению Латвии укрепилось наше значение как транзитной железной дороги в сообщении Европа-Азия. Понимая, что география зарождения и транспортировки грузопотоков носит глобальный характер, мы заявили о себе участием в МСЖД и ОТИФ, ВИС.

Мы придаем большое значение развитию контейнерных перевозок. Уже более 20 лет в Рижском торговом порту действует контейнерный терминал мощностью 200 тыс. условных единиц контейнеров в год, строится новый терминал на 250 тыс. единиц контейнеров в год в Вентспилском порту. Естественно, что значительная часть транзитных грузов в контейнерах перевозится по железной дороге, поэтому готовы наращивать объемы этих перевозок путем формирования ускоренных контейнерных поездов между портами Латвии и крупными городами в России, Казахстана и т.д. вплоть до Китая в кооперации с железными дорогами других стран.

Ровно год назад в Токио на заседании координационного Совета по транссибирским перевозкам Латвийская железная дорога была принята постоянным членом Совета, поскольку мы очень заинтересованы в перевозках контейнерных грузов из Азиатско-Тихоокеанского региона в Западную Европу по транссибирской магистрали через латвийские порты, в том числе и новый терминал в Вентспилсе.

Кроме активного участия в перечисленных организациях мы находим конкретных партнеров и заключаем прямые договоры и соглашения, направленные на достижение максимального организационного и экономического эффекта. Примерами может послужить пограничное железнодорожное Соглашение между Министерством сообщения Латвийской Республики и Белорусской железной дороги. Соглашение о взаимодействии с Казахстанскими железными дорогами по обмену информацией о конъюнктуре рынков транспортных услуг Латвии и Казахстана и др.

Давно назрела необходимость в регламентации многих вопросов с самым важным для нас партнером – Российскими железными дорогами.

К сожалению, по независящим от нас причинам это пока не удастся. Никому не секрет, что благополучие нашего многонационального коллектива во многом зависит от грузопотоков в Россию и из России. Поэтому мы постоянно в тревожном ожидании изменений тарифной политики соседа, которая, к сожалению, для нас, меняется очень часто и не всегда в нашу пользу.

Мы зарекомендовали себя как надежный и стабильный партнер, и надеемся, что на основе общих целей и интересов решим все проблемы во благо экономического и социального развития наших стран и народов.