

Пути развития приморских транспортных комплексов России

Б. П. УСАНОВ, канд. техн. наук, профессор Санкт-Петербургского государственного архитектурно-строительного университета, Советник Губернатора Санкт-Петербурга



Морской коллегией при Правительстве Российской Федерации принято решение о разработке Стратегии развития морской деятельности Российской Федерации до 2020 года и на более отдаленную перспективу, проект которой должен быть представлен в первом полугодии 2008 года. Замысел разработки проекта Стратегии, одобренный Морской коллегией, основан на принципе сосредоточения усилий и средств федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти приморских субъектов Российской Федерации, научного сообщества, деловых кругов, общественных организаций на решение ключевых проблем развития российских мореведения и морепользования.

Во 2-м (от 14–20 января 2008 г.) номере российского журнала «Эксперт» в разделе «Русский бизнес/транспорт» на с. 54 сказано буквально следующее «...почти все последние действия Минтранса, направленные на консолидацию в транспортной отрасли, не только носят несистемный характер, но и неминуемо приведут к потерям крупнейших компаний...».

В то же время, начало XXI века определяется активным развитием интеграционных процессов во всех сферах деятельности человечества, в основе которых лежит рациональное использование имеющихся ресурсов. Наиболее активно на интеграцию экономики влияет коммуникационная система стран, поэтому мировое сообщество интенсивно формирует единую транспортную систему, используя пространственное расположение и ресурсный потенциал государств, обеспечив их интегральное обслуживание; формирует систему, которая не только с минимальными затратами обеспечит конкурентные транспортные услуги, полностью удовлетворяющие потребности общества в пассажирских и грузовых перевозках, но и минимальную нагрузку на окружающую среду от транспортной деятельности.

Таким образом задача ставится впервые.

Вместе с этим, международные транспортные коридоры сравниваются с кровеносными сосудами. В России образовано единое транспортное министерство, что дает основание рас-

сматривать все виды транспорта РФ как единую транспортную систему. При разработке транспортных стратегий делаются первые попытки формирования единого транспортного баланса отрасли, чтобы они отражали интересы жизнеобеспечения всего общества, а не отдельных групп людей, представляющих интересы того или иного вида транспорта. И это только во-первых. Во-вторых, в повестке дня — разработка понятия «качество транспортных услуг», под которым следует понимать интегральную характеристику, включающую в себя весь спектр экономических, экологических, информационных параметров и параметров безопасности. И, наконец, в-третьих, — разработка критериев, обеспечивающих снижение нагрузки на окружающую среду от транспортной деятельности, и это особенно важно.

Перечисленные факторы, а если угодно, так даже принципы, по мнению доктора технических наук, профессора, директора института проблем транспорта РАН О. В. Белого, представляются «ключевыми» в осуществляемой комплексной модернизации всей транспортной отрасли страны, чтобы транспортные системы России как можно быстрее приблизились к транспортным системам мирового уровня. Для этого российская наука должна разрешить целый ряд проблем фундаментального и прикладного характера.

Мне, как архитектору по образованию и урбэкологу по практике работы и преподавательской деятельности, глубоко приятно, что название моногра-

фии профессора О. В. Белого, впервые обозначившей эти проблемы, родилось в результате наших тесных взаимоотношений и получило вполне определенное звучание «Архитектура и методология транспортных систем» (2002).

На примере нашего города, Петербургского транспортного узла, чрезвычайно удобно рассматривать перспективы их развития в свете геоэкологии — науки, с которой близко смыкаются названные выше принципы, а затем распространить эти принципы на все приморские транспортные комплексы России.

В настоящее время регионы мира сталкиваются с риском необратимого разрушения окружающей среды. Управление в социальных и экономических системах, не согласованное с возможностями природной среды, ее воспроизводственной способностью и законами природы, явилось причиной возникновения тенденций, влияния которых ни планета, ни ее население не смогут долго выдерживать. Речь идет не об отдельных кризисах, а о едином системном кризисе глобальной системы «человек — общество — природная среда».

За последние десятилетия различными учреждениями ООН, выдвинут ряд новых концепций и программ глобального развития. Достигнуто понимание, что социальные и экономические проблемы невозможно рассматривать в отрыве от законов сохранения и изменения окружающей среды и, следовательно, получение научных знаний о развитии системы «общество — природная среда» является не просто актуальной задачей, но практической необходимостью.

Вышло много работ, посвященных осмыслению этого обстоятельства. Однако, эти исследования не систематизированы, разрознены, не приведены в целостную теоретическую и методологическую зависимость. Отсутствие этого и является в значительной степени причиной разрыва связей в понимании целостности социальных и природных процессов, лишает возможности согла-



Рис. 1. Концепция устойчивого развития

совывать практическую деятельность в различных предметных областях с законами природы и общественного развития, а следовательно, не позволяет осуществить обоснованное проектирование устойчивого развития предприятий, отраслей, регионов, страны. Стоит ли после этого удивляться, что очень часто задуманные реформы не дают необходимого эффекта.

Справедливости ради, нельзя не обратить внимание на то, что в ряде работ есть прямые ссылки на устойчивое развитие. Но делается это как-то походя, без глубокой аналитики.

Именно в ходе выполнения этих и подобных им работ я пришел к выводу, что только системная деятельность типа методологии способна обеспечить достижение устойчивого развития (см. рис. 1).

Методология — это учение о структуре, логической организации, методах и средствах деятельности. Методология в этом широком смысле образует необходимый компонент всякой деятельности, поскольку последняя становится предметом осознания, обучения и рационализации.

Задача выполняемой мною работы — выделить проблемы и вопросы сохранения и изменения окружающей среды, показать их взаимные связи и возможности решения как творческий процесс синтеза разнообразных естественно-научных и гуманитарных знаний. В ней идет разговор не только о собственно концепции устойчивого развития (см. рис. 2); но и о современ-

ных особенностях этого процесса (глобализация, интеграция); о субъектах устойчивого развития, каковыми являются городская среда обитания, внешний транспорт, интегрированная система водных ресурсов региона; об инструментарии обеспечения устойчивого развития; о разделе «Деятельность в море» Плана действий ХЕЛКОМ по Балтийскому морю, разработанному российскими (в основном петербуржцами) и датскими специалистами и утвержденному 15 ноября текущего года в Кракове на Чрезвычайной сессии ХЕЛКОМ.

Выводы именно из этой работы будут представлены мною при Ситуационном анализе проекта Стратегии развития морской деятельности, к участию в котором я приглашен научно-экспертным советом Морской коллегии при правительстве РФ.

При этом необходимо отметить огромную роль в ее реализации субъектов Российской Федерации, и это один из главных лейтмотивов проекта Стратегии, что очень правильно, и выгодно отличает ее от, допустим, Федерального закона о портах, в котором такое понятие, как субъект Федерации, просто отсутствует, несмотря на посланные в Государственную Думу замечания исполнительной власти Санкт-Петербурга (города-порта, «Морской столицы России»).

Почему важно обратить на это внимание?

В середине прошлого года губернатор Санкт-Петербурга Валентина Ивановна Матвиенко дала пространное интервью газете «Невское время». Оно было напечатано в двух номерах газеты и озаглавлено «Ради интересов Петербурга я прошу любую стену».



Рис. 2. Наиболее вероятные условия обеспечения устойчивого развития

Между прочим, в нем есть и такие слова: «На мой взгляд, кто бы ни стал президентом в 2008 году, он не может не ценить Петербург — не только как исторический и культурный, но и как деловой центр. К тому же Петербург сегодня не иждивенец — он сам зарабатывает на свою жизнь и при этом помогает стране. А крупные городские инфраструктурные проекты, которые начаты сегодня, выгодны опять же стране. Западный скоростной диаметр, кольцевая автодорога усиливают город как транзитный центр между Европой и Азией».

Действительно, Санкт-Петербургский транспортный узел — крупнейший, после Московского транспортно-го узла, по объемам переработки грузов и количеству обслуживаемых пассажиров, сложнейший по своей отраслевой и территориальной структуре в Северо-Восточной Европе. Существуют серьезные основания для того, чтобы утверждать, что Петербургский транспортный узел — это уже не просто развитая территориальная транспортная система локального уровня. Он уже прошел раннюю стадию своего развития и теперь переживает этап существенной трансформации, масштабной механизации, «встраивания» не только в межрегиональные, международные, но и в глобальные транспортные сети. В настоящий момент петербургский транспортный узел становится сильным игроком в сценарии развития транспортной схемы всей России.

Петербург входит в число регионов, дополняющих Москву как центр управления экономикой страны, и играет важную роль при выходе России на внешний глобальный рынок. Таких регионов в Российской Федерации, пожалуй, всего три. Петербург является выходом в Евросоюз и на балтийское направление, Краснодар — вход на южное направление и в Средиземноморье, а Владивосток, соответственно — путь в страны Азиатско-Тихоокеанского региона.

Процессы территориально-транспортного комплексобразования в узле уже достигли того уровня и размаха, что следует говорить о реальном формировании Петербургского территориального (межотраслевого) транспортного комплекса, по крайней мере на территории ЯДРА — «собственно города» и 1-го пояса поселений-спутников этого Ядра (Кронштадт, Ломоносов, Мга и т. п.) Петербургской агломерации.

Дело в том, что в высокоурбанизированной структуре расселения, какой яв-

ляется наш город, всегда остро стоит вопрос дефицита территорий. Вот и Москва уже выносит свои терминалы в область. Даже не в Московскую, а — в Тверскую. Дороги перегружены, по кольцевым не проехать. Ну, а использование в этих рассуждениях градостроительной терминологии тоже далеко не случайно. Ведь именно наш соотечественник, Лауреат Нобелевской премии, экономист Василий Леонтьев говорил: «Градостроительство — это пространственный скелет экономики».

Вот почему неприятно бросилось в глаза начало публикации Ивана Ступченко «Логистика — лучшее средство от пробок» в февральском номере за прошлый год журнала «РЖД — партнер». Оно звучит так: «Исторически Большой порт Санкт-Петербург располагается непосредственно в городской черте». Да, все совершенно не так. Исторически здесь находился торговый порт, ставший в 1994 году основой ОАО «Морской порт Санкт-Петербург» — одной из крупных стивидорных компаний Большого порта, рождение которого и есть свидетельство упомянутого выше комплексобразования на водной глади площадью 400 кв. км — между западной оконечностью жилой застройки города и Комплексом защитных сооружений Петербурга от наводнений в Невской губе. (Между прочим, на государственном уровне оно было легализовано только в 2006 году.)

Оценивая существующую ситуацию, можно сделать вывод о том, что Петербургский территориальный транспортный комплекс уже начинает формироваться также и в качестве межотраслевого, с возрастающим «участием» сопутствующих транспортным перевозкам сервисных услуг (логистических, телекоммуникационных, таможенных,

дистрибутивных, финансовых и др.). Примерами этого могут служить подписанное в рамках XI-го Петербургского экономического форума Соглашение об организации на невских берегах биржи по торговле нефтепродуктами и первый таможенно-логистический комплекс «Логопарк» в Осиновой Роще на пересечении Выборгского и Горского шоссе с Кольцевой автодорогой. С одной стороны он сократит количество грузовиков, таможенная обработка которых осуществлялась в черте города, а с другой уменьшит число автотранспорта, отправляющегося на таможенное оформление в Москву, а затем возвращающегося назад.

Транспортный комплекс уже в значительной степени определяет специализацию петербургской агломерации на межрегиональном и глобальном рынках, существенно реализуя его значительный транспортно-транзитный потенциал, что является, судя по всему, долгосрочной тенденцией.

Комплекс должен формироваться как кластер — как географически локализованная совокупность, как сеть тесно взаимосвязанных между собой компаний и институтов, представляющих, в принципе, разные отрасли, но совместно обеспечивающих и повышающих глобальную конкурентность крупного центра и даже региона.

Но есть еще одно направление развития. Сегодня Москва является центральным узлом дистрибуции страны, но в ближайшие пять лет перед ней встанет задача разгрузки от этих нестоличных функций. К ним относятся транспортные и торговые функции. И поскольку страны ЕС сегодня — основные российские торговые партнеры, можно предположить, что как дистрибуционный узел активно развиваться будет

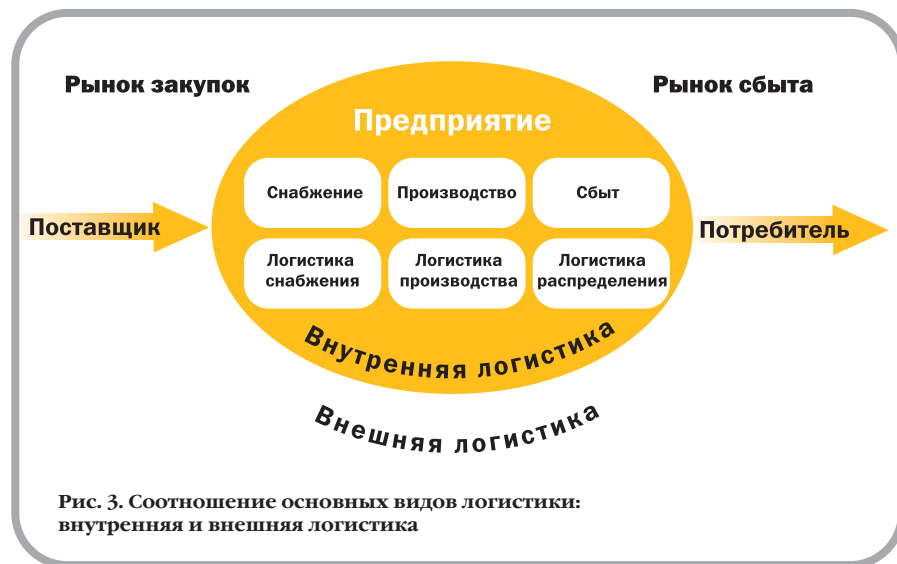


Рис. 3. Соотношение основных видов логистики: внутренняя и внешняя логистика

именно Петербург. Правда, для этого потребуется становление в городе не только микрологистики, но и макрологистики, дальнейшее развитие информационно-аналитического направления транспортной логистики, чтобы мы не ждали грузов, как у моря погоды, а логистические цепочки грузодвижения стали непременным атрибутом нашей действительности. См. рис. 3.

Ну а теперь вернемся к конкуренции между регионами. Краснодар и тот же Владивосток, учитывая его соседство с Китаем и Юго-Восточной Азией — мировыми сборочными цехами, — могут нести почти такие же транспортные, торговые и дистрибуционные функции, как Петербург в отношении с Евросоюзом. Но они по сравнению с Петербургом — небольшие города. Их нельзя сравнивать по научному, образовательному потенциалу. Поэтому именно Санкт-Петербург может, как ни банально это звучит сейчас, взять на себя инновационную функцию. Сегодня и эту роль играет Москва с Московской областью. Но если Москва будет утверждаться как мировой город, эта роль будет для нее излишней. Поэтому рано или поздно столице придется поделиться функцией и инновационного центра развития с другими регионами страны.

Структура городской экономики Петербурга в настоящее время не является самостоятельным выбором городских властей, а досталась городу в преобладающей степени «по наследству». Эксплуатация физико-географического положения Санкт-Петербургской агломерации и рожденный здесь территориально-транспортный комплекс есть тому яркое подтверждение. Эту реальность подтверждает и статистика — большая часть грузов, обрабатываемых Санкт-Петербургским транспортным узлом, является транзитными грузами и не имеет непосредственного отношения к жизнедеятельности города, его пригородной зоны и функционированию их экономики.

Поэтому на данном этапе Петербургский территориально-транспортный комплекс не только обеспечивает транспортные потребности Санкт-Петербурга, но и является базовым комплексом целого ряда регионов и отраслей российской экономики. И эта задача, судя по всему рассматривается в Москве как приоритетная в функционировании нашего транспортного комплекса. В противном случае сюда не было бы таких инвестиционных вливаний, например, в дорожное строительство. Но сделано еще далеко не все.



По мере развития и перераспределения названных выше функций роль Петербурга внутри страны, а особенно в Северо-Западном регионе, будет возрастать. Со временем, если город сможет воспользоваться ситуацией, то он подтянет те функции, которые ему следовало бы иметь. Поэтому, даже используя при его дальнейшем развитии принцип тандемного эффекта, мы не должны конкурировать с Москвой в столичности, а идти самостоятельным путем.

Но для этого у него должны быть соответствующие полномочия и заинтересованность, чтобы инициатива по «расширке» подходов к порту не была чистым факультативом.

И таковым образом должно быть закреплено будущее транспортного комплекса каждого приморского субъекта Федерации.

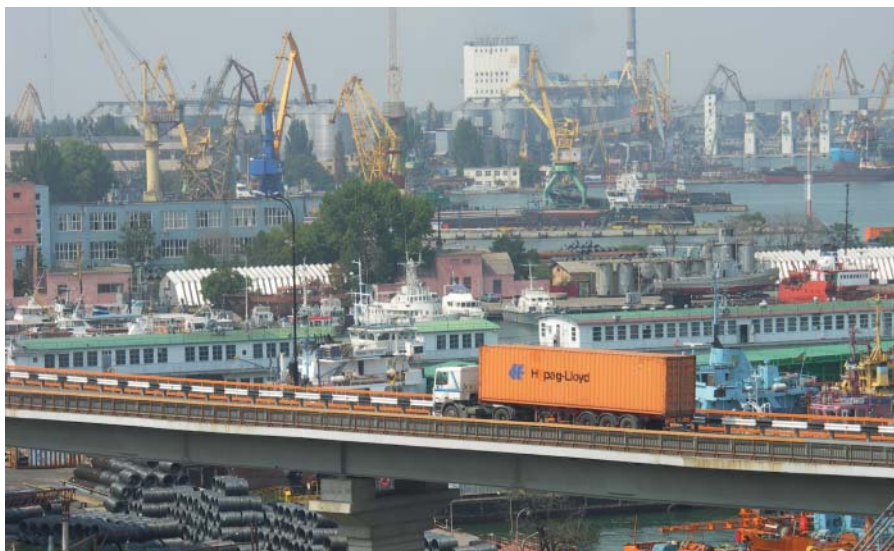
Страны Европейского сообщества испытывают сегодня огромный дефицит в энергоносителях, природном минеральном сырье, лесных ресурсах и все более зависят от импортных поставок. Россия обладает огромными запасами нефти, природного газа, леса, рудных полезных ископаемых и в этом смысле рассматривается ЕС как основная страна-донор. Такой подход ЕС в определенной мере отвечает и интересам России, подъем экономики которой во многом зависит от притока иностранных инвестиций. Реализация заинтересованности ЕС в доступе к российским источникам природных ресурсов требует создания на российской территории мощной современной транспортной инфраструктуры. И это — с одной стороны.

С другой — выполнение российской морской доктрины требует восстановления Россией роли транзитной державы на пути интеграционных процессов

между Европейским сообществом и Азиатско-Тихоокеанским регионом, роли своеобразного моста между Европой и Азией, минуя традиционный в этом смысле Суэцкий канал, и вместе с возвратом российских грузов из портов сопредельных государств на причалы отечественных портово-технологических комплексов ставит Россию перед необходимостью особого акцента в деле совершенствования береговой инфраструктуры именно на Северо-Западе нашей страны.

Важная роль в стыковке экономических пространств России и Европейского сообщества отводится Финскому заливу и всему Балтийскому морю, через которые уже осуществляется поставка природных ресурсов и их производных из разных регионов России, ближнего зарубежья, товаров и грузов, в том числе, и из других государств в страны Европейского сообщества. Это положение указанных замыкающих звеньев создаваемой транспортной инфраструктуры может сыграть решающую роль в изменении в первой четверти XXI века экологического состояния Балтики в целом.

Вот почему в указывавшейся работе впервые в природоохранной практике действительно комплексно рассматриваются подходы к снижению техногенной нагрузки на среду на примере Балтийского региона. Опора на соответствующие общие принципы (Морская доктрина России, Хельсинская конвенция по охране окружающей среды Балтийского моря и т. п.) в решении экологических проблем транспортных коридоров; экологизация проектных и строительно-монтажных работ при сооружении объектов береговой инфраструктуры; внедрение системы техно-



логического нормирования на базе наилучшей существующей технологии в соответствии с рекомендациями ХЕЛКОМ, как основы улучшения состояния окружающей среды; всестороннее использование при проверке намечаемых решений практики экологического моделирования; создание единой Балтийской системы морского мониторинга портово-технологических комплексов и судовых трасс на Балтике с использованием методов дистанционного зондирования; разработка берегового законодательства представляют собой комплекс организационно-технических, правовых и экологических мероприятий по становлению международных транспортных коридоров, интермодальных перевозок и транзитного моста Европейский союз — Азиатско-Тихоокеанский регион — вот далеко не полный перечень осущес-

твленных мероприятий, причем в большинстве своем с участием зарубежных ученых и специалистов.

Актуальность темы подтверждается опытом и повседневной работой петербургских транспортников — ученых и специалистов — над законодательно утвержденным Генеральным планом развития Санкт-Петербурга на ближайшие четверть века, Комплексным планом развития Северо-Западного федерального округа до 2015 года, концепцией и стратегией российской транспортной системы.

Теперь дело за немногим: добившись понимания разработчиков Стратегии, обеспечить соответствие понятийного аппарата. В настоящее время пока не создан единый понятийный аппарат как для внутри транспортного общения взаимопонимания с грузовладельцами, так и для формирования законодатель-

но-правовой базы. Вот и получается, что сейчас трудно представить работу о транспорте, в которой так или иначе не употреблялось бы понятие логистики, подчас без понимания того, о чем речь, а на практике в основном создаются терминалы, именуемые на западе «магазинами» — для длительного или сезонного хранения товаров (см. рис. 4). Это по-своему важно, но не имеет никакого отношения к сфере ответственности товарно-транспортной логистики перемещения груза. Приходится констатировать, что сознательно создается одна из затратных систем, негативно влияющих на конкурентоспособность национальных товаров. Именно снижение издержек в себестоимости товаров и повышение их конкурентоспособности вынудило правительства и бизнес западных стран заменить стратегию «затратную со склада» на «оборотную с колес», которая позволила повысить коммерческую скорость товаров «от двери к двери» до 1400 км в сутки, обеспечить минимальные складские запасы в объемах на три дня.

Сейчас нам это только лишь снится. Хотя еще три десятка лет тому назад в области мультимодальных перевозок существовала технология «прямого цикла», что исключало издержки товаровладельцев на кредитование грузов для содержания их на складе, затраты на дополнительные погрузочно-разгрузочные работы. И технология эта называлась методом Ленинградского транспортного узла.

Тем не менее, стремления к исправлению ситуации пока не видно.

Так, эксперты Всемирного банка и Международной финансовой корпорации (IFC) рассчитали, что каждый день задержки (пробывания) товара в пути от ворот завода до порта снижает объем экспорта страны приблизительно на 1%. Российскому экспорту на прохождение к порту и оформление формальностей требуется в среднем 29 дней, Китаю и Чили — 20 дней, в Европе — менее 10 дней.

Нетрудно посчитать, что китайские технологии позволили бы увеличить рынок на 9%, а европейские — на 19%.

А у нас пока сложилась такая ситуация, когда транспортные системы не направляют свое развитие на предоставление высокоэффективных услуг хозяйствующим субъектам рынка, а используют экономику России как среду, необходимую для функционирования транспортных ведомств в своих корпоративных целях. Именно эта ситуация требует скорейшего преодоления.



Рис. 4. Возможные модификации логистики.