

Перспективы развития российско-европейского транспортного взаимодействия в новых экономических условиях

И. В. КАБАШКИН, докт. техн. наук, профессор, президент Института транспорта и связи (Рига, Латвия)



В условиях глобализации и необходимой интеграции Евроазиатских транспортных систем появляются новые задачи по созданию международной логистической цепи на континенте. Построение эффективной логистической цепи невозможно без сотрудничества всех стран, составляющих ее звенья, а следовательно, и без развития национальных транспортно-логистических систем.

Развитие отдельных секторов транспорта в Европейском Союзе (ЕС) идет неравномерно. Это зависит и от степени вовлеченности отдельных государств в транспортные отрасли, и от финансирования со стороны Сообщества. Одним из приоритетов транспортной политики ЕС в настоящее время является развитие трансевропейских сетей, причем рассматривается возможность их продления за границы ЕС и создание глобальных транспортных коридоров в сотрудничестве с другими странами.

Идея о транспортных коридорах с севера на юг и с запада на восток Европы была озвучена в середине 80-х годов XX века. В Маастрихтском договоре появились положения о создании трансевропейских сетей и роли Сообщества в разработке и реализации таких проектов. Развитие трансевропейских транспортных сетей (ТТС) призвано ликвидировать «узкие места» в единой Европе и не только способствовать решению собственно транспортных задач, но служить социальным и экологическим целям и экономическому развитию европейских стран. Комиссия сформулировала основные принципы реализации ТТС: концентрация финансирования на межгосударственных проектах, оптимальное и честное распределение ресурсов Сообщества, повышенное внимание к возможности взаимодействия транспортных сетей, последовательное осуществление работ и сотрудничество государств-членов.

В последние годы все большее внимание стало уделяться транспортной политике ЕС за его пределами. Этот вопрос был включен в политику ЕС в области соседства. Для осуществления работы в этом направлении была создана специальная группа высокого уровня по проблемам транспортных связей между ЕС и соседними государствами. В группу вошли представители государств — членов ЕС, 26 государств — соседей ЕС и международных финансовых институтов (Европейского инвестиционного банка, Европейского банка реконструкции и развития, Всемирного банка). Основной задачей

специальной группы является изучение возможностей создания общих транспортных сетей и сотрудничество по «горизонтальным» проблемам, касающимся наземного транспорта, транспортной безопасности, работы спутниковой системы ГАЛИЛЕО.

В январе 2005 г. комиссия выпустила «Рекомендации по развитию транспорта в Европе и соседних регионах», где представила общие положения о развитии транспорта в ЕС и странах — соседях Союза и проект распространения ТТС на соседние с ЕС государства [1]. В документе отмечены пять перспективных маршрутов для развития международных транспортных путей. Первый маршрут связан с развитием морских путей вокруг Европы. Он может быть расширен до Каспийского моря и через Суэцкий канал до Красного моря. Северный маршрут (рис. 1) соединяет страны ЕС с Норвегией на севере и с Беларуссией и Россией на востоке. Стран-

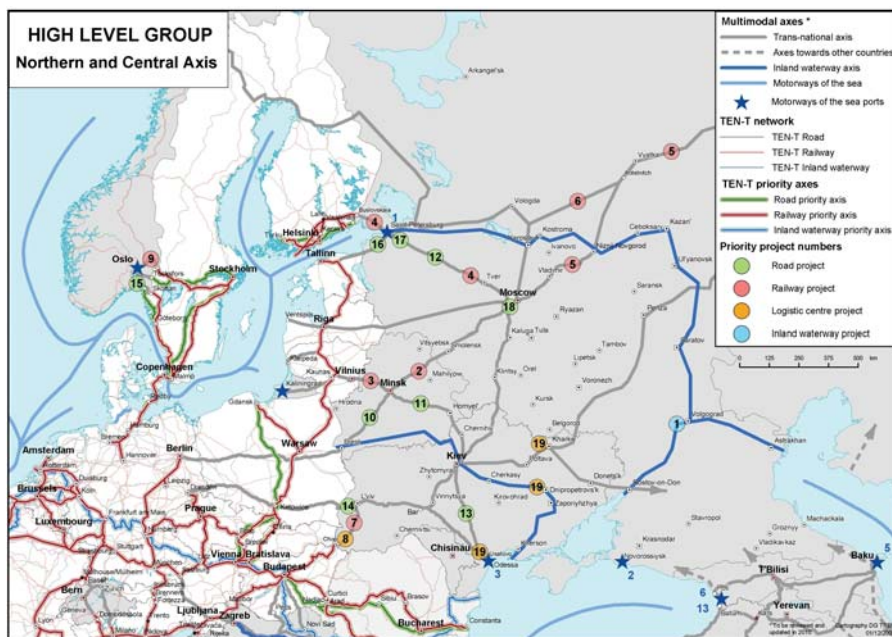


Рис. 1. Северные и центральные оси взаимодействия ЕС с приграничными странами



Рис. 2. Транспортная система региона Балтийского моря

ны Баренцева моря от Норвегии до России через Швецию и Финляндию связаны также через систему трубопроводов. Центральный маршрут идет от центра ЕС к Украине и через внутренние водные пути к Черному и Каспийскому морям. Его продолжение связывает Украину с Транссибирской магистралью, а через систему Волга — Дон с Балтийским морем. Юго-восточный маршрут соединяет ЕС с балканскими странами и Турцией. Далее он идет к странам Южного Кавказа и Каспийского моря и через Ближний Восток к Египту и Красному морю. Юго-западный маршрут связывает страны ЕС со Швейцарией и Марокко и далее простирается через трансмагрибские пути к Алжиру и Тунису. Комиссия предложила ряд мер по улучшению общей инфраструктуры, сокращению времени в пути, облегчению таможенных процедур и снижению административного бремени на перечисленных перспективных маршрутах.

Любая стратегия развития сферы транспорта примечательна тем, что имеет две составляющие разных уровней. Одна из них носит глобальный характер — в настоящее время развитие должной инфраструктуры, в частности транспортной, выступает неперенным условием успешного развития региона. Из этого общего положения логично проистекает составляющая второго уровня — конкретные практические предложения и решения. Двухуровневой является и транспортная политика ЕС. Однако при ее рассмотрении необходимо учитывать влияние внутривнутриполитических и экономических факторов.

Балтийский регион занимает выгодное географическое положение в евразийской транспортной системе, связывая Россию с крупнейшими мировыми рынками Центральной и Восточной

Европы, странами Балтии и государствами СНГ. Сегодня взаимоотношения ЕС и России в данном регионе определяют две основные тенденции. Первая — значительное наращивание пропускной способности портов С.-Петербурга в сочетании с отставанием потенциала железнодорожных магистралей, обеспечивающих транспортировку грузов в указанные порты. Вторая тенденция связана с ограничением размеров современных контейнеровозов. В документе Совета по транспортному управлению европейской организации министров транспорта — СЕМТ [2] отмечается, что пределом развития контейнеровозов будут суда класса Malaccamax с 18 000 TEU водоизмещением 200 тыс. т, длиной 470 м и шириной 60 м. Это определяется тем, что большие суда не смогут преодолеть Малаккский пролив или Суэцкий канал.

Последний фактор объясняет тот факт, что порт Гетеборг в настоящее время является вторым после С.-Петербурга крупнейшим контейнерным портом на Балтийском море, так как это последний порт на Балтике, способный принимать контейнеровозы подобно его класса.

Расположение двух крупных портов — интеграторов потоков грузов на противоположных берегах Балтийского моря требует развития системы внутренних морских фидерных соединений и/или периферийных железнодорожных артерий, способных взять на себя доставку грузов к потребителям, находящимся во внутренней части Балтийского моря (рис. 2). Этим и объясняется тот факт, что в программе развития TEN-T, принятой ЕС, среди проектов по данному региону выделяются всего два: развитие морских магистралей (проект Motorway of the Baltic Sea) и железнодорожный путь, соединяющий три балтийские государства — Эстонию, Латвию и Литву — с центральной Европой (проект Rail Baltica). Важность последнего проекта определяется и тем, что после его реализации завершится создание железнодорожного кольца вокруг Балтийского моря (рис. 3), определенного документом [3].

В явном виде проектом Rail Baltica не предусматривается соединение с С.-Петербургом, но оно предполагается практически во всех исследованиях, относящихся к данному проекту. Это вполне объяснимо, так как с позиций международной логистики порты стран Балтии органично вписываются в единую железнодорожную сеть России в силу исторической совместимос-

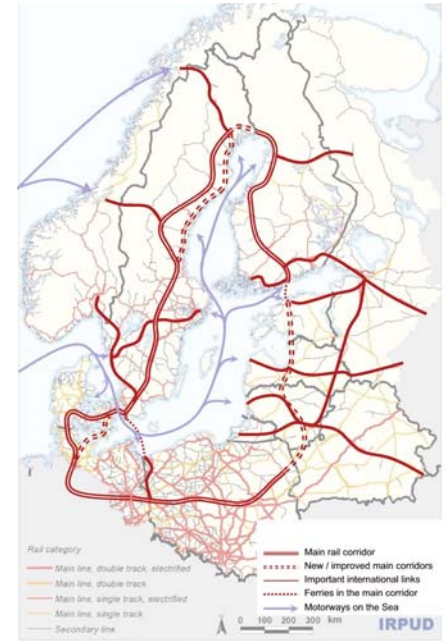


Рис. 3. Балтийское железнодорожное кольцо

ти ширины колеи, а пропускная способность портов С.-Петербурга недостаточна для обслуживания всех грузов, направляющихся в Россию и из нее (в зимнее время важным лимитирующим фактором выступает и ледовая ситуация в портах региона).

Это подтверждает и статистика. Например, железная дорога Латвии в кризисные 2008 и 2009 гг. осуществила максимальные объемы транспортировки за последнее десятилетие как по общему объему, так и по объему перевозимых транзитных грузов (таблица). Причем транзитные перевозки в 2009 г. достигли максимума за последние десять лет. И это несмотря на общее падение транспортных перевозок в мире и в регионе.

Еще одним фактором, определяющим тесное партнерство России со странами Балтии, является уровень логистического сервиса. В 2010 г. Всемирный банк опубликовал результаты исследований по уровню логистического обслуживания в 155 странах мира [4]. Сегодня индекс логистического обслуживания в граничащих с Россией странах Евросоюза не менее чем в два раза выше по сравнению с индексом в России (ср. рис. 4). Это, безусловно, служит мощным стимулом для российских и международных коммерческих структур использовать более эффективные логистические возможности соседних государств при реализации транспортных операций.

Говоря о тенденциях развития сотрудничества ЕС и России, следует обратить внимание и на динамику практи-

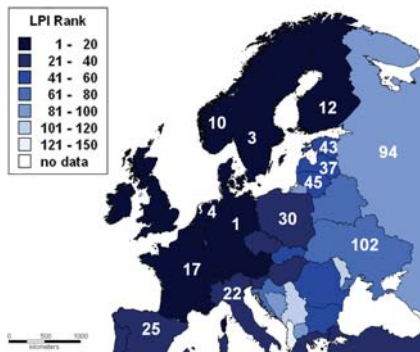


Рис. 4. Ранжирование по значению индекса логистического обслуживания России и некоторых стран ЕС

ческих шагов, направленных на развитие грузовых логистических операций в Европе. Опережая Россию по уровню логистического обслуживания, европейские страны прикладывают значительные усилия для развития своих логистических возможностей, что находит выражение, например, в разработке и последовательной реализации Плана действий в области грузовой транспортной логистики до 2013 г. [5].

Структура плана охватывает более 30 действий (каждое с установленным сроком исполнения) в шести областях. Приведем основные из них.

1. Электронный фрахт и интеллектуальные транспортные системы:

- Разработка дорожной карты для внедрения e-грузов с учетом концепции «Интернет для грузоперевозок»;
- Разработка стандартов для информационных потоков, применяемых для всех видов транспорта, и структуры, в первую очередь, для информационных потоков в направлениях бизнес — администрация и администрация — бизнес;
- Разработка стандартов данных для описания грузов, включая нормативные требования к таким технологиям, как радиочастотная идентификация RFID;
- Формирование предложений по внедрению средств телематики для обеспечения функционирования морского транспорта;
- Создание системы для разработки приложений интеллектуальных транспортных систем;
- Введение стандартизации функциональных спецификаций для единого интерфейса предоставления и обмена информацией в направлениях бизнес — администрация и администрация — бизнес;
- Работа по взаимодействию в системе электронного сбора платежей.

2. Устойчивое качество и эффективность:

- Продолжение согласования практических решений и правовых актов в области логистики грузовых перевозок;
- Составление списка минимальных квалификационных требований к подготовке персонала по разным уровням специализации с целью взаимного признания сертификатов о подготовке;
- Поиск путей повышения привлекательности профессий, связанных с транспортной логистикой;
- Разработка списка основных характерных показателей по системе измерений и режиму работы в логистических цепочках грузовых перевозок с целью создания кодекса наилучших рекомендаций;
- Разработка набора общих критериев для терминалов с учетом возможности их включения в кодекс наилучших рекомендаций;
- Расширение роли центров содействия каботажным перевозкам и их объединение в европейскую логистическую сеть;
- Разработка сети логистических организаций и поддержка инициатив по обмену и распространению передового опыта;
- Анализ готовности и определение требований к данным по грузовой логистике всех видов транспорта, улучшение доступности статистической информации.

3. Упрощение транспортных цепочек:

- Введение единого окна для административных процедур по всем видам транспорта;
- Внесение законодательных предложений по упрощению и содействию каботажным морским перевозкам с целью создания единого морского пространства без барьеров;
- Изучение возможности введения единого транспортного документа для всех грузовых перевозок независимо от вида транспорта (включая возможность внесения соответствующих законодательных предложений);
- Оценка потребности в законодательных инструментах для обеспечения всей цепи мультимодальной международной логистики с учетом использования всех видов транспорта;
- Начало разработки единых европейских стандартов в целях содействия безопасной интеграции различных видов транспорта в единой логистической цепи;
- Разработка руководств и минимальных стандартов по безопасности для портов и морских перевозок с целью упрощения доступа в порты.

4. Стандарты габаритов и загрузки транспортного средства:

- Изучение возможных вариантов модификации ограничений массы и габаритов транспортного средства в контексте обновления директивы 96/53;
- Обновление предложения 2003 г. по интермодальным погрузочным единицам;
- Санционирование стандартизации оптимальной европейской интермодальной погрузочной единицы (контейнера);
- Изучение совместимости контейнеров, используемых на авиатранспорте и на других видах транспорта, с возможным внесением законодательных предложений.

5. Зеленые транспортные коридоры для грузов:

- Определение зеленых транспортных коридоров и идентифицирование конструктивных улучшений, обеспечивающих адекватную инфраструктуру для экологических транспортных перевозок;
- Укрепление позиций концепции зеленых коридоров в приоритетах TEN-T и Marco Polo;
- Развитие железнодорожной сети, ориентированной на грузовые перевозки;
- Содействие созданию и признанию морских магистралей, в том числе с помощью улучшения координации источников финансирования;
- Внедрение программы NAIADES для внутренних водных перевозок.

6. Логистика городских грузовых перевозок:

- Содействие обмену опытом администраций городских агломераций с целью выработки рекомендаций и стандартов на основе передовой практики для городской транспортной логистики;
- Разработка рекомендаций по единым критериям и показателям эффективности для доставки грузов и работы грузовых терминалов при планировании и осуществлении городской транспортной логистики;
- Усиление развития составляющей программы CIVITAS, ориентированной на внутригородские грузовые перевозки.

Для создания единого таможенного союза и работ по созданию единого экономического пространства России, Беларуси и Казахстана необходимо разработать аналогичные программы повышения эффективности грузовых ло-



Рис. 5. Глобальные транзитные направления Евразийского континента

гистических перевозок не только внутри создаваемого союза, но и за его пределами. В этом отношении странам Балтии принадлежит особая роль, так как через их границы проходит основное соприкосновение двух указанных глобальных экономических объединений.

Нельзя не учитывать и еще один важный фактор глобализации. Вследствие развития производительных сил в западной континентальной части Китая требуются новые схемы транспортировки в дополнение к сложившимся в последние годы и ставшим привычными морским перевозкам (рис. 5). В этих условиях единое экономическое пространство России, Белоруссии и Казахстана играет роль огромной транзитной зоны, эффективность операций в которой определяется не только согласованным развитием транспортной системы союзных государств, но и эффективностью взаимодействия с ЕС, выступающим конечным потребителем и поставщиком в указанной глобальной логистической цепи. Приоритетные задачи таможенного союза Республики Казахстан, Российской

Федерации и Республики Белоруссия аналогичны сформулированным в европейском Плане действий по развитию грузовой логистики:

- Обеспечение прозрачности таможенных процедур, а также их проведение в электронном виде;
- Внедрение таможенных процедур, совместимых с используемыми в ЕС;
- Введение принципа «одного окна» в обслуживании грузопотоков;
- Разработка единого административного документа;
- Создание единой информационной системы, позволяющей осуществлять управленческий учет в процессах внутригосударственного и межгосударственного товарооборота;
- Разработка модели и схемы практической реализации распределения и управления рисками в отношениях между государством и бизнесом;
- Внедрение новых технологий, максимально исключая влияние человеческого фактора в процессе таможенного контроля.

При этом в силу внешних обстоятельств на страны Балтии возлагается

особая миссия быть стыковочными элементами на границах двух экономических союзов в трансконтинентальной международной логистической цепи.

Дальнейшая транспортная политика ЕС зависит от рационального использования наземного транспорта, что включает возрождение железных дорог, от развития мультимодальных перевозок, от повышения конкурентоспособности, эффективности, скорости передвижения пассажиров и грузов, от улучшения качества предлагаемых услуг на транспорте, от уменьшения вредного влияния транспорта на окружающую среду. Необходимы согласованные действия государств-партнеров, должное финансирование транспортной отрасли, координация транспортной политики. Все это будет способствовать устойчивому развитию транспортной отрасли ЕС, так же как и развитию транспортной системы России.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Networks for Peace and Development. Extension of the major trans-European transport axes to the neighbouring countries and regions: Report from the High Level Group chaired by Loyola de Palacio.* — European Commission, 2005.
2. *The Extend of and Outlook for Congestion in Inland, Maritime and Air Transport: European Conference of Ministers of Transport, Transport Management Board.* — CEMT/TMB (2007)8. 19 March 2007.
3. *Transport Challenges in the Baltic Sea Area: Report by the CPMR Baltic Sea Commission, Work Group Transport.* — CPMR Baltic Sea Commission, 2005.
4. J.-F. Arvis, M. A. Mustra, L. Ojala et al. *Connecting to Compete 2010 Trade Logistics in the Global Economy. The Logistics Performance Index and its Indicators.* — The International Bank for Reconstruction and Development /The World Bank, 2010.
5. *The Freight Logistics Action Plan. COM (2007) 607 final* — European Commission, Brussels, 18.10.2007.

Сравнение объемов железнодорожных перевозок в Латвии (тыс. т)

Перевозки	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2009/ 2008+/-
Общий объем грузов	33 207.8	36 412.0	37 884.1	40 100.4	48 355.3	51 058.0	54 860.7	48 649.2	52 164.0	56 060.9	53 681.2	-4.2
Объем внутренних грузов	1 938.5	1 752.9	2 616.3	2 314.5	2 329.3	2 428.2	2 633.3	2 317.8	2 000.0	1 687.2	1 300.8	-22.9
Объем международных грузов	31 269.3	34 659.1	35 267.9	37 785.9	46 026.0	48 629.8	52 227.4	46 331.4	50 164.0	54 373.7	52 380.4	-3.7
Объем экспортных грузов	1 663.0	1 935.8	714.4	662.4	991.1	1 089.4	1 049.1	815.0	997.2	1 410.3	1 177.4	-16.5
Объем импортных грузов	3 576.4	3 999.6	3 292.5	3 492.0	4 114.3	4 305.5	4 874.3	5 043.3	5 058.1	4 486.5	3 019.3	-32.7
Объем транзитных грузов:												
общий	26 029.9	28 723.7	31 261.0	33 631.5	40 920.6	43 234.9	46 304.0	40 473.1	44 108.7	48 476.9	48 183.7	-0.6
через порты	23 884.3	25 924.6	28 392.5	29 602.7	37 237.6	38 667.2	40 595.8	35 632.6	39 076.4	43 866.2	45 117.4	2.9
через территорию сухопутным транзитом	2 145.6	2 799.1	2 868.5	4 028.8	3 683.0	4 567.7	5 708.2	4 840.5	5 032.3	4 610.7	3 066.3	-33.5