

Российские участки международных транспортных коридоров

Борис УШАНОВ,

действительный член Российской академии транспорта, профессор Санкт-Петербургского государственного архитектурно-строительного университета, советник губернатора Санкт-Петербурга



Представить сегодня интеграционные процессы в мире без участия в них России невозможно. К началу нового тысячелетия ее экспортные поставки превысили 20%, тогда как в бывшем СССР они составляли лишь 7%. Развитие международных отношений не могло не отразиться на национальных транспортных системах России, выполняющей роль моста между Европой и Азиатско-Тихоокеанским регионом.

В 1997 году в Хельсинки III Панъевропейская конференция министров транспорта обсудила ход развития транспортных коридоров. По завершении конференции ее участники посетили Петербург, и здесь проблема была поставлена по-новому. Было отмечено: незначительный заход транспортных коридоров на российскую территорию малоэффективен, в то время как европейцы заинтересованы в продвижении своих товаров в район бурно развивающегося Азиатско-Тихоокеанского региона.

С того момента в Петербурге стали проводиться регулярные Евро-Азиатские международные транспортные конференции. При этом Россия поставила два условия. Первое: любой коридор должен представлять собой симбиоз всех шести видов транспорта. И второе: панъевропейские коридоры призваны глубоко вторгаться в территориальное пространство РФ, а не блуждать по ее окраинам.

Почему штаб-квартирой этих форумов избрана Северная столица России? Потому что Северо-Западный регион РФ играет особую роль в формировании международной транспортной системы. В Правительстве Петербурга 2 года назад был создан специальный Комитет по транспортно-транзитной политике. На невских берегах еще до соответствующих рекомендаций Морской коллегии РФ, впервые в стране был образован Морской совет.

Такие нововведения закономерны: Северо-Западный федеральный округ имеет неоспоримые конкурентные преимущества перед рядом других экономических районов России. Помимо прочего,

он непосредственно граничит со странами Евросоюза, а через Балтийское, Баренцево и Белое моря имеет широкий выход в Северную Атлантику. Транспортная инфраструктура округа играет важную роль в обеспечении интеграции России в мировую систему хозяйствования. По его территории проходят маршруты панъевропейских коридоров №№ 1 и 9, здесь начинаются евроазиатские коридоры Север — Юг, Транссиб, а также трасса Северного морского пути, который не только обеспечивает жизнедеятельность российской Арктики, но и становится все более значимой экспортной магистралью. На Северо-Западе сосредоточены крупнейшие морские порты России. Уже сейчас Северо-Западный бассейн РФ обеспечивает свыше 40% морской внешней торговли страны.

Тут уместно вспомнить, что Минтранс внес в Правительство РФ проект подпрограммы «Развитие экспорта транспортных услуг России». Для Северо-Западного региона это пока воплощается в темпах роста грузооборота, которыми характеризуется, например, деятельность стивидорных компаний, работающих в границах Большого порта Санкт-Петербург. Эта динамика роста существенно превышает даже расчетные показатели Генеральной схемы развития Большого порта. В 2005 году здешние стивидоры впервые в истории порта переработали более 1100 тысяч контейнеров в 20-футовом исчислении, сделав серьезную заявку на свою основную профилизацию.

Впрочем, валовые показатели грузооборота никогда не были исчерпывающими характеристиками оптимальности работы портового комплекса. Даже возвратить максимальный объем российских

грузов, до сих пор перерабатываемых в портах сопредельных государств, можно, только заметно улучшив сервисное обслуживание клиентуры. И первые шаги в этом направлении уже предпринимаются: создается сухой терминал ЗАО «Первый контейнерный терминал», гораздо большее внимание проявляется к терминально-складскому бизнесу.

Но давайте перечислим «Концепцию стратегии развития транспортно-логистического комплекса Санкт-Петербурга», разработанную НИПИ территориального развития и транспортной инфраструктуры. Открывается она глоссарием, в котором вы не встретите понятий «модальные и мультимодальные перевозки», «интеграция и глобализация», «протекционизм» и т.п., которые определяют дальнейшее развитие Петербургского транспортного комплекса в условиях подготовки к вступлению России в ВТО.

Не выглядят вполне убедительными рассуждения авторов и в части логистики. Логистика зиждется на системном многоуровневом подходе, не ограничиваясь организацией и строительством отдельных логистических терминалов (и даже суммой таковых). А где же, собственно, звенья логистической цепи доставки товаров и грузов, охватывающие грузоотправителей, грузополучателей, экспедиторов, операторов смешанных перевозок, перевозчиков, таможенно, пограничные переходы?

Стремление к сиюминутным выгодам от быстрого и относительно дешевого создания логистических систем на базе существующих транспортных и информационных структур, удовлетворение прежде всего корпоративных, а не региональных интересов не позволяют сосредоточиться на формировании межведомственных показателей, характеризующих общие тенденции становления определенных транспортных коридоров.

Так, в частности, случилось с работой «Концепция развития зоны Бронка-Ло-

моносов как транспортно-логистического узла на базе морского грузового Большого порта Санкт-Петербург». В ней нет ни одной подсчитанной в целом характеристики предлагаемого комплекса.

В то время как Россия озобочена возрождением своего статуса транзитной державы, Петербург большей частью занят «местечковыми» проблемами.

В декабре 2005 года на заседании Интеграционного комитета ЕвразЭС, министр транспорта РФ Игорь Левитин подчеркнул: «Необходимо до конца 2006 года разработать научно обоснованную программу формирования единого транспортного пространства Евразийского экономического сообщества». Но вот передо мной — проект перечня научно-исследовательских работ Минтранса РФ, объявляемых на конкурс в 2006 году. В нем 36 тем на сумму 73,1 млн. руб., и ни одна из них не касается сформулированного министром тезиса!

Стоит ли удивляться, что из общего объема грузов, переваленных морскими портами России в 2005 году, на транзитные пришлось всего 3,6%? Похоже, должного стержня в транспортной политике нет ни на региональном, ни на федеральном уровне.

Вспоминается прозвучавшее на внеочередном Тарифном съезде Союза транспортников России заявление вице-президента Евразийского транспортного Союза Олега Дунаева, что необходимо сосредоточить внимание на транспортном коридоре Санкт-Петербург — Москва — Владивосток. «Должна быть комплексная модель развития транспортного коридора. Не государство, а бизнес сам должен решать вопросы... Было бы целесообразно создать... независимый центр, который будет заниматься мониторингом транспортной отрасли».

Это очень похоже на то, что отстаивали питерские специалисты в редакционной комиссии Второй Евро-Азиатской конференции, и тогда они были впереди. Теперь же (если не в понимании проблемы, то в практической работе) другие российские регионы догнали Северо-Запад, а он остался на месте.

Попробую проиллюстрировать это положение.

Одной из важных особенностей подпрограммы «Развитие экспорта транспортных услуг России» является переход от узкоотраслевого к межотраслевому принципу планирования и уп-



равления инфраструктурой за счет отбора проектов, способных обеспечить максимальный синергетический и системный эффект. «В основу данного отбора, — утверждал министр транспорта РФ Игорь Левитин, — был положен принцип выделения стратегических зон развития транспортной инфраструктуры, находящихся на пересечении и в местах максимальной концентрации экспортных, внутренних и транзитных грузопотоков, а также совпадающих с маршрутами прохождения основных международных транспортных коридоров».

А ведь петербургские специалисты еще задолго до этого в Генеральной схеме развития Большого порта предусмотрели создание промышленно-портовой зоны и развитие так называемого траншпилинга, то есть осуществление через порты транзита грузов, освобожденных от таможенных пошлин.

Минэкономразвития поставило нас перед проблемой формирования производственных зон вокруг российских портов. А где же придуманная учеными «МорНИИпроекта» и градостроителями зона Большого порта Санкт-Петербург? Почему ни в одной из последних аналитических работ ей не находится соответствующего места? Зато в других российских проработках все увереннее звучит тема «Создание Новороссийского мультимодального транспортного узла».

В работах наших партнеров по теории транспортного пространства (в частности — самарских ученых) звучит четкое требование создания в пересечениях международных транспортных коридоров системы транспортных кон-

солидирующих центров (ТКЦ) — общетранспортных узлов с телекоммуникационным и грузоперерабатывающим оборудованием, отвечающих международным стандартам и поддерживающих технологию электронного документооборота, информационно-технологического обеспечения и проч.

Эффективность функционирования транспортной системы России будет во многом зависеть от рационального размещения ТКЦ по регионам.

Исходя из двухуровневой концепции развития системы ТКЦ как необходимых элементов инфраструктуры евроазиатских МТК на территории России, следует отметить: крупнейшим сухопутным ТКЦ первого уровня здесь является Московский транспортный узел, находящийся в зоне пересечения коридоров Север — Юг и Транссиб. В качестве ТКЦ второго уровня могут

выступать зоны перевалки на стыке трансконтинентальных морских и сухопутных грузовых маршрутов: крупнейший транспортно-транзитный комплекс Северо-Запада РФ — Петербург; а также южные и дальневосточные порты России.

При этом главной особенностью ТКЦ является их ориентация не на «точечное», а на зональное транспортно-логистическое обслуживание. Региональный транспортный узел, имея статус ТКЦ, должен располагать инфраструктурой динамично взаимодействующих комплексов различных видов транспорта, включающей подвижные транспортные средства, станции, порты, терминалы, логистические центры, а также системы управления **обеспечивающие формирование оптимальных транспортно-логистических цепочек перемещения грузов и функционирующие в рамках единого информационно-лого пространства.**

Исходя из сказанного, Российской академии транспорта предстоит самым тщательным образом проанализировать состояние дел в названном секторе проблем и способствовать разработке научно обоснованных директив для российской делегации на 4-й Международной Евро-Азиатской конференции по транспорту.

Участники конференции должны четко осознать стратегическое направление развития российской транспортной системы — создание экономически выгодного транспортного моста между Европой и Азиатско-Тихоокеанским регионом.