

УДК 656.223

РЕАЛИЗАЦИЯ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В ЕВРОПЕЙСКОМ СОЮЗЕ

М. А. Платонова (ФГБОУ ВПО МГУПС)

Как отмечается в [10] в настоящее время приоритетным направлением транспортной политики в Российской Федерации является создание эффективных, безопасных и надежных международных транспортных коридоров, обеспечивающих устойчивый экономический рост и потребности общества в перевозке пассажиров, движении товаров, повышении конкурентоспособности национальных транспортных систем и национальной экономики.

В соответствии с Концепцией стратегического развития железнодорожного транспорта государств – участников СНГ до 2020 года (утвержденной Советом глав правительств СНГ 18 октября 2011 г.) ключевым приоритетом является согласованное развитие МТК и создание условий для снятия ограничений в международном транзитном сообщении в целях обеспечения беспрепятственной перевозки грузов и пассажиров. При этом среди базовых подходов по формированию основных международных систем транспортных коридоров, которые учитывались при подготовке принятых к настоящему времени соглашений, концепций и программ развития МТК, отдельно можно выделить необходимость формирования на направлениях международных транспортных коридоров логистической инфраструктуры, в том числе мультимодальных терминальных комплексов в ключевых транспортных узлах (в пунктах взаимодействия различных видов транспорта).

В целом, выход на новые рынки перевозок требует решения целого комплекса задач, а именно гармонизации транспортного законодательства, проведения гибкой и эффективной тарифной политики, создания совместных операторских компаний в международных транспортных коридорах, а также приведение к международным стандартам инфраструктуры и подвижного состава [3].

Однако, как отмечается в [5] Российская Федерация уже опаздывает с созданием опорной транспортной сети и сети внутренних коридоров, основу которых должны составлять терминально-логистические центры с соответствующей современным форматам торговли инфраструктурой, позволяющей использовать логистические технологии товародвижения.

Отсутствие такой инфраструктуры снижает экономическую активность ре-

гионов и увеличивает стоимость транспортных услуг. При этом необходимо учитывать, что в настоящее время понятие транспортных коридоров трансформировалось. Из совокупности маршрутов они превратились в систему управляющих центров перевозок и транспортных узлов.

Примером успешного создания подобной инфраструктуры может служить целый ряд проектов, реализуемых в Европейском Союзе.

В октябре 2013 г. специальная Еврокомиссия утвердила новую стратегию развития транспортной инфраструктуры на 2014-2020 гг., направленную на создание Трансъвропейской транспортной сети (TEN-T). Необходимостью создания данной стратегии являлось стремительное расширение Европейского Союза в течение двух последних десятилетий, в результате чего количество членов ЕС увеличилось с 12 до 28 стран. Особых масштабов данный процесс достиг в середине 2000-х, когда в объединение было принято 12 новых членов, преимущественно стран Центрально-Восточной Европы. Вследствие этого транспортная инфраструктура Евросоюза оказалась разобщенной и неравномерно развитой, особенно по оси «Восток – Запад» [4].

Особенностью новой стратегии является стремление соединить новичков ЕС со старыми членами надежными и современными путями сообщения при сохранении требований к обеспечению безопасности движения [9]. При этом по предварительным оценкам, для реализации стратегии потребуется привлечь 250 млрд. евро.

Для преодоления инфраструктурного дисбаланса на территории Евросоюза создаются девять мультимодальных коридоров, которые по географическому признаку делятся на несколько групп: три коридора «Восток – Запад», два коридора «Север – Юг», а также четыре диагональных коридора. При этом независимо от направления каждый транспортный коридор должен совмещать в себе минимум три вида транспорта, соединять три государства и иметь две трансграничные секции.

Также в стратегии учтены географические особенности членов ЕС. Прежде всего, речь идет о необходимости соединения континентальных государств (Австрия, Венгрия, Словакия, Чехия) с портами Северного, Средиземного, Черного, а также Балтийского морей.

Отдельно следует остановиться на Прибалтийском регионе, страны которого (Эстония, Латвия и Литва) выйдя более 20 лет назад из состава Советского Союза, успешно приспосабливаются к жизни в новых условиях, реализуя в том числе вышеуказанную стратегию по созданию Трансъвропейской транспортной сети.

Одним из первых реально действующих проектов расширения сети железнодорожного транспорта на восточном побережье Балтийского моря стал проект «RAIL BALTICA», соединяющий Прибалтийские страны с Польшей и Германией (рис. 1).



Рисунок 1 – Проект «RAIL BALTICA»

В целом, Прибалтийские страны, играя значительную роль в транзитных грузовых перевозках между Западной Европой, Россией и государствами Средней Азии, стремятся развивать так называемый интермодальный транспорт, объединяющий не только практически все типы транспорта, но и складскую логистику и инфраструктуру. Данный транспорт дает возможность доставить груз «от дверей до дверей», не прибегая к его перегрузке из одной транспортировочной тары в другую, предполагая использование контейнера или другой интермодальной единицы для транспортировки [8]. В частности, поезд комбинированного транспорта «Викинг», являющийся совместным проектом железных дорог Литвы, Беларуси и Украины, портовых компаний Клайпедского, Одесского и Ильичевского портов, а также операторов данного поезда, стал своеобразным звеном, соединившим регионы Балтийского и Черного морей. Он предназначен для транспортировки 20-, 40- и 45-футовых универсальных и специа-

лизированных контейнеров, а также полуприцепов и автопоездов. Основными преимуществами транспортировки грузов поездом «Викинг» являются конкурентоспособные тарифы, а также следование практически без остановок с быстрым пересечением границ при высоком уровне сохранности грузов.

Вообще, как отмечал генеральный директор АО «Lietuvos gelezinkeliai» Стасис Даилидка, одной из основных стратегических целей данной литовской компании является развитие именно интермодального транспорта [7]. При этом по его словам «... перемещение грузов с автодорожного транспорта на железнодорожный было бы очень привлекательным как для наших клиентов, так и для общественности, поскольку поезда являются намного более экономным и экологичным транспортным средством при перевозке грузов на большие расстояния». В частности представителями Литвы и Италии была выражена озабоченность тем, что интермодальный транспорт между обеими странами является недостаточно развитым. Через Клайпедский порт и по железной дороге через железнодорожную станцию Шяштокай в Литву из Италии прибывает лишь небольшая часть грузов, а доминирует в этой области автомобильный транспорт. Поэтому для исправления ситуации между компаниями «Lietuvos gelezinkeliai» и «Interporto Bologna S.p.A» (г. Болонья, Италия) был подписан договор о сотрудничестве, который позволит пустить интермодальный поезд между Литвой и Италией.

Немаловажным фактором при осуществлении интермодальных перевозок является ориентированность на клиента и его потребности, т. е. регулярность и точность доставки грузов [8]. Поэтому, для надлежащей организации и формализации железнодорожных грузоперевозок и логистических задач АО «Литовские железные дороги» начало работы по внедрению системы управления взаимодействием с клиентами (сокращение от английского «Customer Relationship Management», CRM). На переходном этапе воплощения проекта была установлена телефонная линия «800», по которой можно получить бесплатные консультации по вопросам предоставления комплексных услуг и экспедирования грузов по железным дорогам.

В Литве, в стремлении максимально использовать все более проявляющиеся возможности международной торговли (Литву пересекают два основных коридора трансевропейской сети – I и IX), создается терминал, расположенный на польско-литовской границе рядом с Моцкавской железнодорожной станцией в зоне пересечения двух различных железнодорожных стандартов в 1435 мм и 1520 мм. Целесообразность создания терминала обусловлена тем, что из-за рас-

положенной на границе Литвы и Польши точки пересечения колеи различной ширины и неразвитого в этом месте эффективного железнодорожного терминала для перегрузки грузов, транспортные потоки в I транспортном коридоре Варшава – Хельсинки через польско-литовскую границу до сих пор были исключительно малыми – 0,2 млн. т в год. В то же время количества грузов, перевозимых автотранспортом через этот транзитный коридор, является наибольшими в Литве и превышают 15 млн. т в год. Как отмечается в [1] создание перегрузочного терминала на стыке двух колеи различной ширины в Моцкаве позволит сбалансировать грузовые потоки, перевозимые по железной дороге и автотранспортом, а также создать условия для увеличения общего грузового потока через территорию Литвы как в направлении «Север – Юг», так и в направлении «Восток – Запад».

Уделяется внимание в Литве и созданию так называемых «грузовых деревень», средний размер которых в таких государствах как Италия или Германия достигает примерно 100-150 га. С географической точки зрения первый Общественный центр логистики (ОЦЛ) будет открыт в исключительно удобном месте – в Вильнюсе (неподалеку от железнодорожной станции Вайдотай) где создается около 40 проц. ВВП Литвы. Кроме того, логистический центр будет расположен совсем недалеко от Польши и от Белоруссии, не имеющей выхода в Балтийское море и испытывающей большой недостаток площадей для складирования при большей его стоимости. Целесообразность же создания такого Общественного центра логистики была обусловлена тем, что в соответствии с [7] в странах Западной Европы уже давно перестали сомневаться в том, что ОЦЛ приносят пользу не только транспортной системе страны, но и регионам, в которых они учреждаются.

В Эстонии существует пример успешной эксплуатации сразу трех интегрированных между собой современных терминалов. Работа с системой, в которую входит сразу три терминала, обеспечивает множество преимуществ, гарантирует надежность и при необходимости оставляет место для маневра клиентам компании [6]. Терминалы расположены в незамерзающем круглый год порту Мууга, входящим в состав Таллиннского порта, на южном побережье Финского залива, и имеют прямую связь с сетью Эстонской и Российской железных дорог. Соседство с Россией и инфраструктура глубоководного порта Мууга позволяют компании Vorak E.O.S., которая и оперирует этими тремя терминалами, предлагать отличные возможности для морской транспортировки нефти и химических продуктов из Восточной в Западную Европу, а также в

Америку и Юго- Восточную Азию.

Не отстает от своих партнеров и Латвия. Россия является наиболее значимым партнером Латвии в области транспорта, особенно транзита. Например, 59 % железнодорожных транзитных грузов идут именно в данном направлении. При этом для привлечения новых грузопотоков из Азиатского региона Латвия предлагает использовать свои порты как для традиционных морских перевозках из Азии через Латвию в Россию и другие страны СНГ, так и для сухопутных перевозках из Азии в Россию, далее в Латвию и на рынки Северной части Европейского Союза [2].

С учетом вышесказанного, можно сделать следующий вывод. Для реализации преимуществ, предоставляемых международными транспортными коридорами, российским компаниям целесообразно присмотреться к европейскому опыту создания Трансьевропейской транспортной сети. При этом представляется целесообразным расширять географию региональных логистических направлений с наращиванием объемов перевозок не только в сторону Европы, но и в сторону Кавказа, Ближнего Востока, Средней Азии и Турции.

Библиографический список

1 Вайткявичюс, Е. Моцкавский железнодорожный грузовой терминал / Е. Вайткявичюс // Евразия-Вести : транспортная газета. – 2010. – № 10. – С. 18.

2 Герхардс, К. Транспортный коридор: Восток-Запад / К. Герхардс // Евразия-Вести : транспортная газета. – 2010. – № 4. – С. 9.

3 Данченко, А. А. Логистика как инструмент интеграции в Евроазиатский транспортный коридор / А. А. Данченко // Евразия-Вести : транспортная газета. – 2011. – № 11. – С. 8.

4 Европа идет на стройку: новые транспортные коридоры [Электронный ресурс] // ЦТС: Центр Транспортных Стратегий [сайт] [2014]. – URL : http://cfts.org.ua/articles/evropa_idet_na_stroyku_gde_proyduet_novye_transportnye_koridory_za_chetvert_trilliona_evro_494 (Дата обращения: 11.05.2014).

5 Кондрашенко, Т. Ю. Развитие терминально-логистической инфраструктуры Калужской области / Т. Ю. Кондрашенко // Евразия-Вести : транспортная газета. – 2009. – № 6. – С. 25.

6 Логистические решения мирового уровня и расширение глобальной сети терминалов // Евразия-Вести : транспортная газета. – 2010. – № 4. – С. 15.

7 Общественный центр логистики // Евразия-Вести : транспортная газета. – 2010. – № 10. – С. 16.

8 Перспективы развития интермодальных перевозок АО «Литовские железные дороги» // Евразия-Вести : транспортная газета. – 2010. – № 10. – С. 15.

9 Платонов, А. А. Особенности обеспечения безопасности движения в европейском союзе / А. А. Платонов // Воронежский научно-технический Вестник. – 2013. – № 4. – С. 50-57. режим доступа: http://vestnikvglta.ru /index/arkhiv_nomerov/0-19.

10 Похтерев, Ф. С. Современные подходы и принципы формирования железнодорожных международных транспортных коридоров / Ф. С. Похтерев // Евразия-Вести : транспортная газета. – 2013. – № 4. – С. 48.