

А.Д. Молокович
В.В. Апанасович

Мультимодальное транспортное сообщение в регионе «Балтийское море – Таможенный союз»: реализация потенциала

Монография

Минск
Центр повышения квалификации
руководящих работников и специалистов
«БАМЭ-Экспедитор»
2014



УДК 656:005.932(476)(082)
ББК 65.37(4Бел)я43©56

Рецензенты:

профессор кафедры экономики и управления производством Минского института управления, доктор экономических наук, профессор В.И. Кудашов;
заведующий кафедрой бизнес-администрирования Института бизнеса и менеджмента технологий, доктор экономических наук, доцент С.В. Лукин

Молокович А.Д.

Мультимодальное транспортное сообщение в регионе «Балтийское море — Таможенный союз»: реализация потенциала/ А.Д. Молокович, В.В. Апанасович. — Минск: Центр «БАМЭ-Экспедитор», 2014. — 412 с.

ISBN 978-985-6813-26-2

В монографии рассмотрены результаты выполнения международного проекта «Amber Coast Logistics», в котором принимали участие партнеры из Германии, Дании, Польши, Литвы, Латвии и Беларуси.

Рекомендовано к изданию научно-методическим советом Института бизнеса и менеджмента технологий БГУ (протокол № 5 от 23 января 2014 г.)

УДК 656:005.932(476)(082)
ББК 65.37(4Бел)я43©56

ISBN 978-985-6813-26-2.

© ЧУО «Центр повышения квалификации
руководящих работников и специалистов
«БАМЭ-Экспедитор», 2014

ВВЕДЕНИЕ

«Логистика Янтарного Побережья» (Amber Coast Logistics (ACL) — это международный проект, реализуемый при поддержке программы «Регион Балтийского Моря INTERREG IVb», который стимулирует согласованное развитие логистических центров и, тем самым, способствует вовлечению районов с низкой доступностью в Южной и Восточной части Региона Балтийского Моря (РБМ) в Европейскую транспортную сеть и международные торговые потоки.

Эта программа поддерживает региональное развитие посредством транснационального сотрудничества. Стратегическая цель программы — сделать Регион Балтийского Моря привлекательным для инвестиций, работы и жизни.

Основной целью проекта является улучшение транспортной доступности и развитие логистических процессов, как на море, так и на суше, для укрепления экономических связей между развивающимися странами, такими как Беларусь, Россия и Украина и странами – членами ЕС в регионе Балтийского моря.

Международный проект «Amber Coast Logistics» в Беларуси утвержден постановлением Совета Министров Республики Беларусь № 226 от 14 марта 2012 г.

Поскольку транснациональные цепочки поставок становятся все более сегментированными, количество и значение логистических центров неизбежно растет. Во всех вышеупомянутых странах существуют определенные планы по расширению сети внутренних логистических центров, в то же время портовые терминалы стремятся интегрировать все больше логистических услуг в своих портфелях. Поэтому планирование центров обработки грузов обеспечит более качественное снабжение районов, которые не расположены вдоль основных транспортных коридоров.

ACL предполагает координацию усилий игроков транспортного рынка с целью укрепления их взаимодействия и обмена опытом, а также стимулирования взаимного понимания и осведомленности. Проект направлен на предложение рынку «прозрачных» услуг, которые являются нейтральными с точки зрения конкуренции. Чтобы добиться этого, в рамках проекта ACL организовывались семинары и конференции, программы обмена специалистами, а также велся политический диалог для эффективного распространения результатов проекта. Партнеры проекта совместно разрабатывали стратегии и бизнес-планы по конкретным вопросам развития логистики в регионе и за его пределами. Результаты работы по проекту были подтверждены углубленными исследованиями по каждому рабочему пакету.

Для решения задач, поставленных в рамках проекта, был сформирован консорциум, который состоял из представителей портов, логистических центров, органов государственной власти и научно-исследовательских учреждений из шести стран региона Балтийского моря. В состав консорциума ACL также входили ассоциированные партнеры, представляющие важных игроков рынка, транспортно логистических ассоциаций и других организаций.

Увеличению доступности отдаленных районов для грузоперевозок способствует скоординированное развитие транснациональных логистических центров. Передача знаний между партнерами и транснациональными игроками рынка, а также сотрудничество в области гармонизации логистических услуг являются важными эффектами данного проекта.

При этом ACL обеспечил определенные преимущества как для компаний в виде более качественных услуг и прочных партнерских связей, так и регионов путем повышения доступности удаленных районов. Результативность логистических процессов способствует включению удаленных районов, в международное торговое сотрудничество.

В монографии обобщены основные результаты, достигнутые партнерами в рамках исследований по проекту ACL в течение срока его реализации с 2011 по 2014 год.

Тематические исследования были проведены следующими организациями, которые были ответственны за определенные активности рабочих пакетов проекта «Логистика Янтарного Побережья»:

- ◇ Маркетинговая компания порта Гамбурга — главы 1, 6, 9–10, 15–16;
- ◇ Поромный порт Зассниц — главы 9–10;
- ◇ Центр морской логистики и услуг им. Фраунгофера — главы 6, 10;
- ◇ Форум Балтийского моря — главы 9–10;
- ◇ Инвестиционный центр Восточного Бранденбурга — глава 12
- ◇ Правление морского порта Эльбланг — глава 9
- ◇ Институт логистики и складирования — главы 2, 7, 10, 14
- ◇ Ассоциации датских транспортных и логистических центров — главы 2–7, 10, 13
- ◇ Скандинавский транспортный центр/порт Кеге — главы 9, 13
- ◇ Правление государственного морского порта Клайпеды — глава 9
- ◇ Морской исследовательский центр Клайпеды — главы 2, 10
- ◇ Министерство энергетики, инфраструктуры и регионального развития земли Мекленбург-Передняя Померания — главы 2, 6, 10
- ◇ Правление свободного порта Рига — главы 6, 10, 11
- ◇ Латвийская логистическая ассоциация — главы 2, 10, 16
- ◇ Правление свободного порта Вентспилс — главы 6, 9, 10
- ◇ Центр социально-экономических исследований Беларуси «CASE Belarus» — главы 2–5
- ◇ Научно-технологический парк «Политехник» — главы 5, 16
- ◇ Ассоциации международных экспедиторов и логистики «БАМЭ» — глава 6
- ◇ Института бизнеса и менеджмента технологий БГУ — главы 2–5, 8, 10, 12, 14, 16, 17.

Глава 6 подготовлена Эстонской морской академией при участии вышеупомянутых организаций, глава 11 — консалтинговой компанией «Competence in Ports and Logistics», глава 17 — м.э.н. Гедрис С. М.

В подготовке монографии принимали участие следующие исследователи Института бизнеса и менеджмента технологий Белорусского государственного университета: д.ф.м.н, профессор Апанасович В.В., к.э.н., доцент Антошенин Д.М., Барановская Е.Н., Басько А.Ф., м.э.н. Божанов П.В., к.т.н., доцент Белый А.А., к.э.н. Губский М.И., к.э.н., доцент Зеньчук Н.Ф., к.т.н., Ковалинский А.И., Кравец А.Ю., Кривицкий Е.А., Левшук В.В., м.н.с. Лукша О.А., Лукша В.А., к.э.н., доцент Молокович А.Д., к.э.н., доцент Мясникова О.В., Петриченко А.Б., к.искусствоведения Пыко А.В., м.э.н. Туровец А.М.

ОПИСАНИЕ ПРОЕКТА

Проект «Логистика Янтарного Побережья» (Amber Coast Logistics (ACL) — это совместный проект, который стимулирует согласованное развитие логистических центров и, тем самым, способствует вовлечению районов с низкой доступностью в Южной и Восточной части Региона Балтийского моря (РБМ) в Европейскую транспортную сеть и международные торговые потоки. Основной целью проекта является улучшение транспортной доступности и развитие логистических процессов, как на море, так и на суше, с целью укрепления экономических связей между развивающимися странами, такими как Беларусь, Россия и Украина и странами-членами ЕС в регионе Балтийского моря.

Поскольку транснациональные цепочки поставок становятся все более сегментированными, количество и значение логистических центров неизбежно растет. Во всех вышеупомянутых странах существуют определенные планы по расширению сети внутренних логистических центров, и в то же время портовые терминалы стремятся интегрировать все больше логистических услуг в своих портфелях. Поэтому планирование центров обработки грузов обеспечит более качественное снабжение районов, которые не расположены непосредственно вдоль основных транспортных коридоров.

ACL предполагает координацию усилий игроков транспортного рынка с целью укрепления их взаимодействия и обмена опытом, а также стимулирования взаимного понимания и осведомленности. Проект стремится предложить рынку «прозрачные» услуги, которые являются нейтральными с точки зрения конкуренции. Чтобы добиться этого, в рамках проекта ACL организуются семинары и конференции, программы обмена сотрудниками, а также иницируется политический диалог для эффективного распространения результатов проекта. Партнеры проекта совместно разрабатывают стратегии и бизнес-планы по конкретным вопросам развития логистики в регионе и за его пределами. Результаты работы по проекту подтверждаются углубленными исследованиями, выполняемыми постоянно действующими рабочими группами, входящими в каждый рабочий пакет (РП).

Для решения задач, поставленных в рамках проекта, сформирован консорциум, который состоит из представителей портов, логистических центров, органов государственной власти и научно-исследовательских учреждений из шести стран региона Балтийского моря. В состав консорциума ACL также входят ассоциированные партнеры, представляющие собой важных игроков рынка, транспортно-логистических ассоциаций и других организаций.

Ожидаемые результаты проекта ACL — увеличение доступности отдаленных районов для грузоперевозок. Этому будет способствовать скоординированное развитие транснациональных логистических центров. Передача знаний между партнерами и транснациональными игроками рынка, а также сотрудничество в области гармонизации транснациональных логистических услуг являются важными дополнительными эффектами. При этом ACL создает преимущества как для клиентов (более качественные услуги), компаний (более прочные партнерские связи), так и регионов (повышение доступности удаленных районов). Результативность логистических процессов способствует включению удаленных районов, в международное торговое сотрудничество.

Финансирование проекта осуществляется по бюджетной программе «Регион Балтийского Моря INTERREG IVb». Эта программа поддерживает региональное развитие посредством транснационального сотрудничества. Стратегическая цель программы — сделать Регион Балтийского Моря привлекательным местом для инвестиций, работы и жизни.

Программа «Регион Балтийского Моря 2007–2013» осуществляет финансирование проекта из двух источников: для белорусских партнеров — из фонда «Европейский инструмент Соседства и Партнерства» в размере 0,34 млн. евро, а для партнеров Европейского Союза — из «Европейского фонда Регионального Развития» в размере 2.43 млн. евро. Часть расходов партнеры покрывают за счет собственных средств. Для партнеров из Германии и Дании доля собственных средств составляет 25%, Польши, Литвы и Латвии — 15%, Беларуси — 10%.

В выполнении проекта ACL участвуют 19 партнеров из 6 стран, таких как Германия, Дания, Латвия, Литва, Польша и Беларусь (Рисунок 1.1).

Германию представляют 6 партнеров: Маркетинговая компания порта Гамбурга, Паромный порт Засниц, Министерство энергетики, инфраструктуры и государственного развития земли Мекленбург-Передняя Померания, Центр морской логистики и услуг им. Фраунгофера, Форум Балтийского Моря, Центр инвестиций Восточного Бранденбурга. Данию — 2 партнера: Ассоциация датских транспортных и логистических центров и Скандинавский транспортный центр/порт Кеге. Латвию — 3 партнера: Латвийская логистическая ассоциация, Рижский свободный порт и Свободный порт Вентспилс. Литву — 2 партнера: Клайпедский морской исследовательский центр и Правление государственного морского порта Клайпеды. Польшу — 3 партнера: Институт логистики и складирования, CASE-Беларусь и Правление Морского Порты Эльбланг. Беларусь — 3 партнера: Научно-технологический парк «Политехник», Белорусская ассоциация международных экспедиторов и логистики и Институт бизнеса и менеджмента технологий Белорусского государственного университета. Все партнеры объединены в четыре кластера (Рисунок 1.2.).

Рисунок 1.1

География проекта



Кроме того, проект поддерживают 25 ассоциированных партнеров, из них 7 из Германии, 4 из России, 1 из Польши, 1 из Латвии, 1 из Украины, 7 из Беларуси. Три партнера представляют международные организации и 1 — другой проект (EWTCII) (Таблица 1.1).

Проект включает пять рабочих пакетов (РП): РП 1–РП 5 (Рисунок 1.3).

Таблица 1.1. Ассоциированные партнеры проекта

Германия	Украина
Федеральное министерство транспорта, строительства и городского развития, Берлин	Луцкий городской совет, Луцк
Администрация города Засниц	Беларусь
LÜBECK Business Development Corporation, Любек	Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, Минск
POLZUG Intermodal GmbH, Гамбург	«Белинтертранс-Транспортно-логистический центр БЖД», Минск
Deutsche GVZ-Gesellschaft, Бремен	РУП «Белтаможсервис», Минск
Logistics Initiative Mecklenburg-Vorpommern, Шверин	СООО «Эмонс Экспедиция», Минск
Emons Rail Cargo GmbH, Дрезден	БелНИИТ «Транстехника», Минск
Россия	СООО «АлевТранс», Минск
Международная академия транспорта, Москва	ООО «КТЛ», Минск
Санкт-Петербургский государственный политехнический университет, Санкт-Петербург	Международные организации
ФГУП «Росморпорт», Калининградский филиал	Субрегиональное сотрудничество государств Балтийского региона (BSSSC), Щецин (Польша)
Национальная логистическая ассоциация России, Москва	Европейская интермодальная ассоциация (EIA), Брюссель (Бельгия)
Польша	Ассоциация транспортного коридора «Восток-Запад» (EWTCА), Вильнюс (Литва)
Самоуправление Варминьско-Мазурского воеводства, Ольштын	Другие проекты
Латвия	Транспортный коридор «Восток-Запад II» (EWTCII), Карлскруна (Швеция)
Министерство транспорта, Рига	

Рабочий пакет 1 «Менеджмент и администрирование» функционирует как связь между ACL и JTC. Ведущий партнер — Маркетинговая компания порта Гамбург — взяла на себя ответственность за управленческие и административные задачи проекта. Они включают как координацию вопросов, связанных с проектной деятельностью, так и административное и финансовое управление проектом.

Рабочий пакет 2 «Коммуникация и информирование» направлен на осуществление внутренних связей между партнерами проекта и распространение результатов проекта на национальном и региональном уровнях для заинтересованных сторон. Выводы и резуль-

таты доводятся до конкретных целевых групп, а также широкой аудитории для повышения уровня ее осведомленности. Внутренняя коммуникация позволяет сосредоточиться на распространении информации между партнерами проекта и связанных с ними партнерами. Наиболее важным является обмен информацией между партнерами проекта и региональными партнерами. Внешние связи также направлены на содействие выполнению проекта ACL на уровне ЕС, региональных заинтересованных сторон, распространение результатов проекта и его связи с общественностью, обмен информацией с другими транспортными проектами, например, Транспортным коридором №2 «Восток-Запад» (EWTCII).

Рисунок 1.2

География проекта

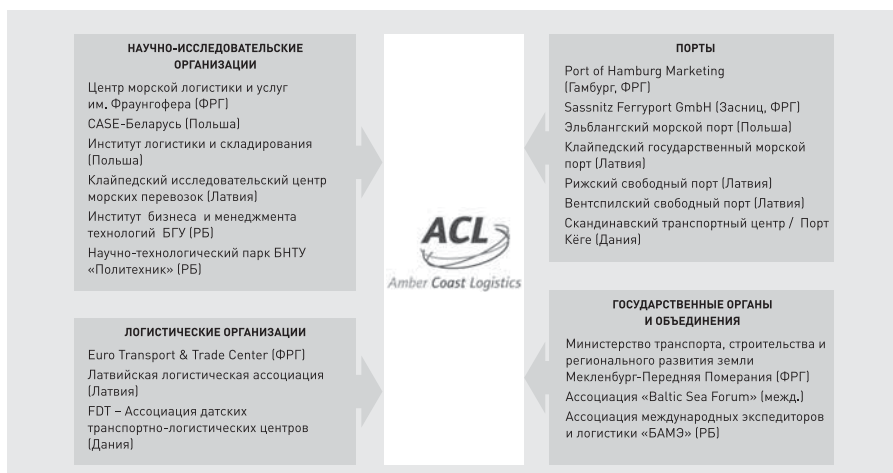
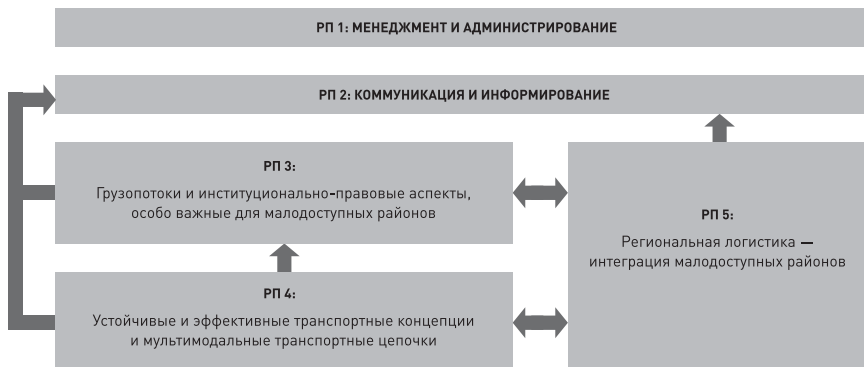


Рисунок 1.3

Рабочие пакеты проекта



РП 2 продвигает бренд ACL на региональном уровне в сфере транспорта и логистики. Специалисты данной сферы приглашаются к участию в конференциях и семинарах по проекту.

Главная цель рабочего пакета 3 «Грузопотоки и институционально-правовые аспекты, особо важные для малодоступных районов» — определить стратегические аспекты улучшения внутренней и внешней доступности в Регионе Янтарного Побережья, направленные на повышение эффективности логистических услуг на основе предложения согласованных транспортных решений между странами Региона Балтийского Моря и соседними странами, такими как Беларусь, Украина, Россия, Казахстан и другими странами Центрально-Азиатских республик. Активности в рамках РП 3 включают в себя составление рекомендаций в отношении политики, планов действий и стратегии повышения доступности в Регионе Балтийского Моря. Они дополнены программами обмена знаниями и опытом для создания совместного потенциала в транспортно-логистической сфере. Предложенные материалы являются ценным вкладом для проведения семинаров, совещаний субъектов транспортно-логистического сектора, конференций, проводимых в рамках проекта Логистика Янтарного Побережья, а также могут быть использованы лицами, определяющими политику на региональном и национальном уровнях в области логистики и перевозки грузов.

Рабочий пакет 4 «Устойчивые и эффективные транспортные концепции и мультимодальные транспортные цепочки» направлен на укрепление устойчивых мультимодальных перевозок в рамках общей концепции логистической структуры «ЕС-Беларусь» (и за ее пределами), удовлетворяющих требованиям районов с низкой доступностью. Разработка инновационной концепции объединения различных видов транспорта и оптимизация их связей позволит интегрировать в одну транспортную цепочку специфические преимущества каждого вида транспорта. В этом контексте транснациональный подход имеет особое значение, поскольку в масштабах всего региона использованию мультимодального транспорта в настоящее время препятствуют различные внутренние барьеры. Учитывая специфические проблемы при пересечении границ и слабую логистическую инфраструктуру в районах с низкой доступностью в ЕС/ Беларусь регионе, только транснациональный подход вместе с новыми инновационными подходами позволит разработать свои концепции устойчивых мультимодальных транспортных цепочек, которые обеспечат более быструю и эффективную работу транспорта.

Рабочий пакет 5 «Региональная логистика — интеграция малодоступных районов» формирует комплексную основную часть ACL, которая основана на результатах РП 3 и РП 4. На основе транснационального обмена передовым опытом между партнерами разрабатываются индивидуальные решения для подключения районов с низкой доступностью к международным грузопотокам путем использования логистических центров, грузовых деревень и портов Янтарного Побережья. Активности в рамках РП 5 переносят акцент с более общих макроэкономических аспектов к более конкретным бизнес-ориентированным вопросам управления логистическими услугами в регионе. Кооперация с бизнес-сектором обеспечит релевантность и применимость результатов РП 5. Два конкретных IT-решения, связанных с электронным обменом данными между субъектами логистических процессов в странах, участвующих в проекте, подчеркивают такую кооперацию. Руководящие принципы для развития логистических центров в районах с низким уровнем доступности подытоживают основные выводы с практической точки зрения.

СОВРЕМЕННОЕ МАКРОЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ СТРАН ACL И НА ПЕРИОД ДО 2030 ГОДА

В рамках макроэкономического развития стран ACL до 2030 года сбор и анализ данных проводился по четырем группам показателей — население, рынок труда, экономика и актуальная внутренняя статистика стран ACL. Конкретные индикаторы приведены на Рисунке 2.1.

В целях обеспечения сопоставимости был избран единый источник для данных. По возможности в качестве такого источника использовался «Евростат», в котором представлены данные по 27 странам ЕС, но в нем нет данных по Беларуси, Казахстану, Украине и России, поэтому рассматривались другие источники.

2.1. Исследование демографической ситуации

Демографическое развитие региона оценивалось по следующим показателям:

- ◇ население по возрастным группам в возрастной период до 15 лет, от 15 до 64 лет, старше 64 лет;
- ◇ прогноз данных по населению до 2030 года;
- ◇ обзор населения по половому составу;
- ◇ национальный баланс миграции;
- ◇ численность населения на квадратный километр.

По различным аспектам населения для всех стран ACL в основном была использована база данных Всемирного банка. Данные доступны только на национальном уровне.

Рисунок 2.1

Набор индикаторов по исследуемым группам показателей

Население

- население по возрастным группам: <15 / 15-64 / > 64
- демографический прогноз до 2030
- население по полу
- баланс миграции
- плотность населения на км².

Рынок труда

- уровень занятости рабочей силы
- уровень безработицы
- уровень безработицы по возрастным группам (<25 / > 25)
- уровень безработицы по секторам (сельское хозяйство, промышленность, услуги)

Экономика

- общий объем ВВП (+ прогноз до 2030 г.)
- ВВП по секторам (сельское хозяйство, промышленность, услуги)
- прямые иностранные инвестиции по странам и секторам
- внешнеторговые показатели, в €: импорт, экспорт, баланс экспорта, в % от ВВП
- R & D инвестиции

Внутренняя статистика

- баланс счета текущих операций в € и %
- инфляция в %
- рейтинг эффективности логистики Всемирного банка (LPI)
- индекс ведения бизнеса (DBI)
- индекс восприятия коррупции (балл и рейтинг)

Это единственная база данных для сопоставительного анализа. Запрашиваемые данные на региональном уровне доступны только для стран-членов ЕС. В то же время отсутствуют сопоставимые данные на более низком уровне.

Одним из основных показателей для характеристики населения — это его характеристика по возрастным группам. Этот индикатор отражает состояние развития нации. Десять рассмотренных стран в этом исследовании имеют почти одинаковые характеристики — сокращается численность молодой группы населения (менее 20%) и растет численность старшей группы.

В Украине, Латвии и Германии численность молодежи сократилось до 13–14% от общей численности населения. Для устойчивого общественно-экономического развития этих стран, выявленные тенденции являются весьма тревожными.

Нормальным эффектом является самый высокий процент группы населения от 15 до 64 лет. В городских районах, таких как Берлин, Варшава и Копенгаген процент численности молодежи (до 15 лет) выше, чем в сельской местности. Эти результаты в целом коррелируют с другими общими исследованиями.

Таблица 2.1. Прогноз населения до 2030 года

Страна	Уровень прироста населения (%)					Население (в тысячах)			
	2001	2011	2015-2020	2020-2025	2025-2030	2015	2020	2025	2030
Беларусь	-0,3	-0,2	-0,34	-0,40	-0,48	9 441	9 282	9 097	8 883
Дания	0,4	0,5	0,31	0,29	0,23	5 647	5 736	5 819	5 885
Эстония	-0,4	0,0	-0,11	-0,20	-0,31	1 337	1 329	1 316	1 296
Германия	0,2	-0,1	-0,12	-0,16	-0,22	81 471	80 988	80 332	79 469
Казахстан	-0,2	1,4	0,92	0,73	0,58	16 886	17 680	18 335	18 873
Латвия	-0,8	-0,9	-0,38	-0,44	-0,46	2 210	2 169	2 121	2 073
Литва	-0,5	-2,6	-0,38	-0,37	-0,41	3 252	3 190	3 131	3 068
Польша	-0,5	0,1	0,01	-0,08	-0,21	38 357	38 375	38 229	37 835
Россия	-0,2	0,0	-0,17	-0,28	-0,38	142 229	141 022	139 034	136 429
Украина	-1,0	-0,4	-0,54	-0,58	-0,63	44 222	43 047	41 819	40 515

Источник: данные ООН, средний вариант

Прогноз населения до 2030 года выполнен на основании данных Организации Объединенных Наций в отношении темпов роста численности населения и общей численности населения для области ACL. Прогноз базируется на среднем варианте и показан в Таблице 2.1. Прогноз для стран ACL демонстрирует снижение общей численности населения до 2030 года.

Обзор населения по половому составу, представленный в Таблице 2.2, показывает процентное изменение женского населения в период между 2001 и 2011 гг. В общем, все исследуемые страны имеют более высокую долю женского населения, чем мужского (свыше 50%). В период с 2001 и 2011 процент женского населения в каждой стране достаточно устойчив. Различия составляют около 2–3%. Например, в 2011 году в Германии было 51% женского населения, а в Латвии — 54%.

Таблица 2.2. Женское население, в % от общего населения

Страна	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Беларусь	53,2	53,2	53,2	53,3	53,3	53,4	53,4	53,4	53,5	53,5	53,5
Дания	50,6	50,6	50,5	50,5	50,5	50,5	50,5	50,5	50,4	50,4	50,4
Эстония	53,9	53,9	53,9	53,9	54,0	53,9	53,9	53,9	53,9	53,9	53,9
Германия	51,2	51,2	51,1	51,1	51,1	51,1	51,0	51,0	51,0	51,0	51,0
Казахстан	52,1	52,1	52,2	52,2	52,2	52,2	52,1	52,1	52,0	52,0	52,0
Латвия	54,1	54,1	54,1	54,1	54,1	54,0	54,0	54,0	54,0	54,0	54,0
Литва	53,3	53,3	53,3	53,3	53,4	53,4	53,4	53,5	53,5	53,5	53,6
Польша	51,5	51,6	51,6	51,6	51,6	51,7	51,7	51,7	51,7	51,8	51,8
Россия	53,3	53,4	53,5	53,5	53,6	53,7	53,7	53,7	53,7	53,7	53,7
Украина	53,7	53,7	53,8	53,8	53,8	53,9	53,9	53,9	54,0	54,0	54,0

Источник: Всемирный банк

В целом в городских районах отмечается небольшое увеличение женского населения.

В сельских районах, таких как Мекленбург-Передняя Померания, наблюдается обратная тенденция. Во всех странах Европейского Союза (партнерах ACL) процентные изменения женского населения практически неизменно стабильны на региональном уровне.

Баланс миграции представляет собой общее число ежегодных иммигрантов минус количество эмигрантов, в том числе граждан и не граждан. Баланс миграции можно рассматривать как баланс общего числа или общий процент миграции. В общем, наблюдаемый период времени может составлять один год или пять лет. «Для получения оценок чистой миграции Отдел населения Организации Объединенных Наций учитывает прошлое миграции страны или области, миграционную политику страны и приток беженцев в последние годы. Данные для расчета этих официальных оценок поступают из различных источников, в том числе статистических данных пограничных, административных записей, обследований и переписи» (Отдел народонаселения ООН, Перспективы мирового народонаселения).

В 2005 и 2010 гг. в странах с наибольшей численностью населения, таких как Россия и Германия был отмечен самый высокий положительный баланс миграции. Отрицательный баланс миграции зафиксирован в Дании, Польше и Казахстане. Данный показатель в остальных странах почти стабилен.

Плотность населения на квадратный километр на региональном уровне является хорошим показателем для классификации городских и сельских районов. Во всех странах показатель численности населения на квадратный километр практически стабильный. Обычно только непредвиденные случаи (например, война) вызывают значительные изменения в плотности населения на национальном уровне.

Самая высокая плотность населения — более 500 человек на 1 квадратный километр в городских районах, в таких европейских столицах, как Берлин, Рига и Копенгаген.

2.2. Исследование рынка труда стран ACL

Рабочая сила и уровень экономической активности. Определение степени участия рабочей силы — это доля населения в возрасте от 15 и старше, которая является экономически активной: все люди, которые поставляют рабочую силу для производства товаров и услуг в течение определенного периода (согласно World Bank). В нашем случае указанный период составляет один год, а рассматриваемый временной горизонт — 2001–2011 гг.

Рабочая сила в целом определяется как общее число людей занятых и безработных. Для интерпретации общего количества населения также будет полезно знать численность рабочей силы.

В данной работе для стран ACL используется уровень участия рабочей силы. Таблица 2.3 иллюстрирует уровень экономической активности по данным Всемирного банка за 2001–2011 гг. Самый высокий уровень участия рабочей силы в странах-партнерах ACL за 2010 год отмечен в Казахстане — 71,3%, в Дании 64,6%, в России — 62,7% и Эстонии — 61,5%.

Таблица 2.3. Уровень экономической активности по данным Всемирного банка

Страна	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Беларусь	58,0	57,6	57,2	56,8	56,4	56,1	55,8	55,4	55,1	55,5
Дания	66,0	65,9	65,6	66,2	65,9	66,3	66,0	66,1	65,7	64,6
Эстония	58,5	57,2	58,8	58,6	58,8	60,6	60,9	61,7	61,6	61,5
Германия	58,2	57,9	57,4	57,9	58,5	58,9	59,3	59,4	59,6	59,6
Казахстан	70,2	70,2	69,8	69,1	69,3	69,7	70,1	70,6	70,9	71,3
Латвия	56,3	58,3	57,4	57,6	57,7	59,4	60,9	62,4	61,3	59,9
Литва	58,8	58,2	60,4	57,6	56,5	55,9	56,3	56,8	57,8	58,2
Польша	55,9	55,0	54,7	54,6	54,7	54,1	53,9	54,5	55,2	55,9
Россия	60,1	60,4	59,5	59,9	60,4	61,1	62,1	62,7	62,7	62,7
Украина	57,1	57,1	57,0	57,1	57,7	58,0	58,2	58,5	58,7	59,0

Источник: Всемирный банк (нет доступных данных по 2011 году)

Уровень безработицы. Определение занятости и безработицы в данном исследовании соответствует определению и рекомендации Международной организации труда. Уровень безработицы представляет собой процент безработных от числа рабочей силы.

Безработными являются все лица от 15 до 74 лет, которые были безработными в течение отчетной недели, активно искали работу в течение последних четырех недель и были готовы приступить к работе сразу же или в течение двух недель. Большинство доменов, как правило, собирают ежемесячные, ежеквартальные и ежегодные данные по среднему значению численности безработных и уровню безработицы.

Таблица 2.4 демонстрирует национальный уровень безработицы в странах ЕС, партнерах ACL с 2001 по 2011 год. Общий уровень безработицы в ЕС на 27 декабря 2012 года составил 10,8%. Финансовый кризис 2007 года, национальная неустойчивость, а также кризис государственного долга 2009 года, который начался в Греции, оказали влияние на уровень безработицы в странах ACL.

Таблица 2.4. Национальный уровень безработицы в странах ACL

Страна	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Германия	7,8	8,6	9,9	10,8	11,3	10,4	8,8	7,6	7,9	7,2	6,0
Польша	18,3	20,0	19,7	19,1	17,9	13,9	9,6	7,0	8,1	9,6	10,2
Дания	5,1	5,0	5,9	6,0	5,3	4,3	4,0	3,6	6,5	8,2	8,4
Эстония	12,6	10,3	10,1	9,7	7,9	5,9	4,6	5,5	13,8	16,9	12,5
Латвия	12,9	12,8	11,3	11,2	9,6	7,3	6,5	8,0	18,2	19,8	16,2
Литва	17,1	13,2	13,0	11,4	8,4	5,7	4,4	5,9	13,9	18,0	15,5
Россия	8,1	7,1	8,2	7,2	7,2	7,2	6,2	6,2	8,2	7,2	6,2
Беларусь	2,3	2,9	3,1	1,9	1,5	1,1	1,0	0,8	0,9	0,7	0,6
Украина	11,7	10,3	9,7	9,2	7,8	7,4	6,9	6,9	9,6	8,8	8,6
Казахстан	10,4	9,3	8,7	8,4	8,1	7,8	7,2	6,6	6,5	5,7	5,4

Источник по Европейскому союзу: EUROSTAT;

Источник данных по России: Федеральная государственная служба РФ;

Источник данных по Беларуси <http://belstat.gov.by/homep/en/publications/labour/2012/about.php>;

Источник данных по Украине: Всемирный банк

Уровень безработицы по возрастным группам. Процент безработицы показан для населения в возрасте до 25 лет и от 25 до 74 лет. Помимо Украины, во всех странах уровень безработицы в 2011 для людей в возрасте до 25 лет выше, чем уровень безработицы для людей старше 25 лет. Это тревожный факт, скорее всего, результат финансового кризиса и кризиса государственного долга. Учитывая временной горизонт после 2008 года во всех ACL-странах (исключая Германию), уровень безработицы во всех возрастных группах увеличился.

Уровень безработицы по секторам: сельское хозяйство, промышленность, сфера услуг не может быть продемонстрирован ввиду отсутствия данных по этим показателям.

2.3. Исследование экономического сектора стран ACL

Внутренний валовой продукт. ВВП является мерой экономической деятельности. Это рыночная стоимость всех официально признанных конечных товаров и услуг, произведенных в течение определенного периода времени внутри страны. Таблица 2.5 демонстрирует ежегодный рост ВВП с 2001 год по 2011 год для каждого партнера ACL и соседних стран. Ежегодные темпы роста ВВП в процентах, согласно данным Всемирного банка в рыночных ценах, высчитываются на основе постоянной местной валюты. В расчетах за постоянную величину берется 2000 долл. США. В таблице показано влияние финансового кризиса на падение ВВП для каждой страны партнера ACL в 2009 году.

ВВП на душу населения часто рассматривается, как показатель уровня жизни страны. ВВП на душу населения не является мерой личного дохода. Согласно экономической теории ВВП на душу населения в точности равен валовому внутреннему доходу (GDI) на душу населения.

Темпы роста ВВП до 2030 года по прогнозу Центра Морской логистики и услуг показаны в Таблице 2.6. В целом прогнозный сценарий основан на стабильной и растущей политической, а также экономической ситуации в каждой из стран ACL.

Таблица 2.5. Ежегодные темпы роста ВВП, %

Страна	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Беларусь	4,7	5,0	7,0	11,4	9,4	10,0	8,6	10,2	0,2	7,7	5,3
Дания	0,7	0,5	0,4	2,3	2,4	3,4	1,6	-0,8	-5,7	1,6	1,1
Эстония	6,3	6,6	7,8	6,3	8,9	10,1	7,5	-4,2	-14,1	3,3	8,3
Германия	1,5	0,0	-0,4	1,2	0,7	3,7	3,3	1,1	-5,1	4,2	3,0
Казахстан	13,5	9,8	9,3	9,6	9,7	10,7	8,9	3,3	1,2	7,3	7,5
Латвия	8,0	6,5	7,2	8,7	10,6	12,2	10,0	-4,2	-18,0	-0,3	5,5
Литва	6,7	6,9	10,2	7,4	7,8	7,8	9,8	2,9	-14,7	1,3	5,9
Польша	1,2	1,4	3,9	5,3	3,6	6,2	6,8	5,1	1,6	3,9	4,3
Россия	5,1	4,7	7,3	7,2	6,4	8,2	8,5	5,2	-7,8	4,3	4,3
Украина	9,2	5,2	9,4	12,1	2,7	7,3	7,9	2,3	-14,8	4,2	5,2

Источник: Всемирный банк

Таблица 2.6. Темпы роста ВВП до 2030 года

Страна	2017-2018	2018-2019	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023	2023-2024	2024-2025	2025-2026	2026-2027	2027-2028	2028-2029	2029-2030
Беларусь	3,9%	3,9%	3,9%	3,9%	3,9%	3,9%	3,9%	3,9%	3,9%	3,9%	3,9%	3,9%	3,9%
Дания	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%
Эстония	3,4%	3,4%	3,4%	3,4%	3,4%	3,4%	3,4%	3,4%	3,4%	3,4%	3,4%	3,4%	3,4%
Германия	1,2%	1,2%	1,2%	1,2%	1,2%	1,2%	1,2%	1,2%	1,2%	1,2%	1,2%	1,2%	1,2%
Латвия	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%
Литва	3,3%	3,3%	3,3%	3,3%	3,3%	3,3%	3,3%	3,3%	3,3%	3,3%	3,3%	3,3%	3,3%
Польша	2,8%	2,8%	2,8%	2,8%	2,8%	2,8%	2,8%	2,8%	2,8%	2,8%	2,8%	2,8%	2,8%
Россия	3,8%	3,8%	3,8%	3,8%	3,8%	3,8%	3,8%	3,8%	3,8%	3,8%	3,8%	3,8%	3,8%
Украина	3,4%	3,4%	3,4%	3,4%	3,4%	3,4%	3,4%	3,4%	3,4%	3,4%	3,4%	3,4%	3,4%

Источник: Центр морской логистики, 2013

ВВП по секторам. Рассмотрены три ключевых сектора — сельское хозяйство, промышленность и сфера услуг. В промышленном секторе рассмотрены производство и строительство. Сектор услуг содержит оптовую и розничную торговлю (например, ремонты объектов; гостиницы и рестораны, транспорт), финансовое посредничество (например, недвижимость, аренда и предоставление услуг) и другую деятельность по оказанию услуг. Для обслуживания общества в 21 веке отмечается высокий процент ВВП в секторе услуг. Во всех странах ACL сектор услуг составляет более 50%. В таких государствах, как Германия, Дания, Латвия его значение превышает 65%.

Прямые иностранные инвестиции. Прямые иностранные инвестиции (ПИИ) — форма участия иностранного капитала в реализации инвестиционных проектов на территории страны-реципиента инвестиций, которая характеризуется активным участием инвестора в деятельности организации. Что касается базы данных Евростат, ПИИ подразумевает

долгосрочные отношения между прямым инвестором и компанией, получателем прямых инвестиций. Невозможно проиллюстрировать уровень ПИИ по стране происхождения в целом для каждой страны ACL в течение указанных временных горизонтов.

Таблица 2.7. Прямые иностранные инвестиции, чистый приток, в долларах США

Страна	2011	2011
Беларусь	4 002 400 000	95 800 000
Дания	13 105 574 238	9 286 404 806
Эстония	436 086 498	542 494 433
Германия	39 066 769 216	26 171 197 398
Казахстан	13 227 193 427	2 834 998 600
Латвия	1 502 300 000	132 000 000
Литва	1 443 081 752	445 825 000
Польша	15 296 000 000	5 714 000 000
Россия	52 878 475 800	2 748 285 600
Украина	7 207 000 000	792 000 000

Источник: Всемирный банк.

Для каждой страны ACL почти все данные оказались доступными. Только данные по подразделению ПИИ по секторам экономики оказались недоступными.

Как правило, ПИИ производятся в странах с высоким уровнем безопасности в правовой сфере и сфере планирования, а также там, где наблюдается экономический подъем. Высокий уровень ПИИ относится в основном к странам с высоким ВВП на душу населения.

Таблица 2.7 представляет чистый приток ПИИ в долларах США в 2001 и 2011 годах. Помимо Эстонии, в каждой стране ACL регистрируется увеличение прямых иностранных инвестиций в рассматриваемый период.

Внешнеторговые показатели. В связи с процессом глобализации, необходимую информацию о развитии внешнеэкономической деятельности в странах ACL обеспечивают следующие торговые индикаторы, как в национальном, так и в международном контексте.

Показателями, которые рассчитываются на основе годовых значений, являются:

- ◇ импорт товаров и услуг;
- ◇ экспорт товаров и услуг;
- ◇ баланс — это экспортные инвестиции минус импортные инвестиции.

Инвестиции импорта и экспорта товаров и услуг увеличились с 2001 по 2011 во всех странах ACL. В Дании, Эстонии, Германии и России планируется положительное сальдо индикатора внешней торговли. В течение 2001–2011 гг. Латвия и Украина получили отрицательное сальдо. Баланс Польши оставался стабильным в течение данного временного горизонта. Во всех странах ACL баланс экспорта увеличивался с 2001 по 2011 год.

R & D инвестиции. В Таблице 2.8 показаны R&D инвестиции в процентах от ВВП. Данные Всемирного банка базируются на значении ВВП в долларах США. Для индикатора R & D Всемирного банка была использована база данных Института статистики Организации Объединенных Наций по вопросам образования, науки и культуры (ЮНЕСКО).

Таблица 2.8. R & D инвестиции, % от ВВП

Страна	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Беларусь	0,7	0,6	0,6	0,6	0,7	0,7	1,0	0,7	0,6	-	-
Дания	2,4	2,5	2,6	2,5	2,5	2,5	2,6	2,9	3,0	-	-
Эстония	0,7	0,7	0,8	0,9	0,9	1,1	1,1	1,3	1,4	-	-
Германия	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,7	2,8	-	-
Казахстан	0,2	0,3	0,3	0,2	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	-	-
Латвия	0,4	0,4	0,4	0,4	0,6	0,7	0,6	0,6	0,5	-	-
Литва	0,7	0,7	0,7	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	-	-
Польша	0,6	0,6	0,5	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,7	-	-
Россия	1,2	1,2	1,3	1,2	1,1	1,1	1,1	1,0	1,3	-	-
Украина	1,0	1,0	1,1	1,1	1,2	0,9	0,9	0,8	0,9		

Источник: Всемирный банк

Согласно Всемирному банку, расходы на научные исследования и развитие — это текущие и капитальные расходы (как государственные, так и частные) на творческие работы, предпринимаемые систематически для повышения уровня знаний, включая знание по гуманитарным дисциплинам, культуре и обществу, а также использование знаний для новых исследований.

R & D охватывает фундаментальные исследования, прикладные исследования и экспериментальные разработки.

В 2009 году самые высокие R & D инвестиции в странах ACL были приняты в Дании (3% от ВВП). Германия имела R & D инвестиции в размере 2,8%, Эстония — 1,4%, а Россия — 1,3%. По сравнению с 2001 почти половина стран ACL увеличили инвестиции в R & D.

2.4. Основные внутренние статистические показатели стран ACL

Таблица 2.9. Баланс счетов текущих операций стран ACL

Страна	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Беларусь	-521	-434	-554	-1551	566	-1883	-3952	-6485	-8031	-10761	-7507
Дания	6302	4499	9052	7723	14435	10684	6199	13001	13997	23838	24553
Эстония	-422	-1013	-1450	-1780	-1802	-3361	-4554	-2882	887	714	620
Германия	17	53061	60433	165652	182281	237058	323418	294154	257525	260920	263543
Казахстан	-1806	-1332	-354	436	-1373	-2598	-10818	8223	-5348	3131	18343
Латвия	-814	-812	-1197	-2290	-2590	-5878	-8352	-5840	2969	941	-818
Литва	-746	-937	-1662	-2242	-2381	-4184	-7400	-8202	2242	694	-805
Польша	-7729	-7207	-7115	-17237	-9415	-17103	-34449	-45444	-22302	-31239	-32530
Россия	44115	37851	46033	77365	109983	123092	101099	134589	63186	92404	128485
Украина	1823	4126	3758	8982	3290	-2102	-6854	-16592	-2252	-3923	-11708

Источник: Всемирный банк; конверсия USD в Euro [1 Euro = 1,3 USD]

Баланс счетов текущих операций. Баланс счетов текущих операций и особенно процент его роста являются одним из основных внутренних статистических показателей для любой страны. Согласно веб-ресурсу economics.com сальдо счета текущих операций — это разница между сбережениями страны и ее инвестициями. Если баланс счета текущих операций является положительным, то он показывает часть сбережений страны, инвестированных за рубеж, если отрицательным — тогда часть внутренних инвестиций, профинансированных за счет сбережений иностранцев».

За 2011 год такие страны, как Дания, Эстония, Германия, Россия и Казахстан имели положительное сальдо счета текущих операций и эквивалент сбережений страны, инвестированных за рубеж. Таблица 2.10 показывает сальдо счета текущих операций в процентах от ВВП. Отрицательная сумма чистого экспорта товаров, услуг, чистая прибыль и чистые текущие трансферы в 2011 году имели такие страны, как Беларусь, Латвия, Литва, Польша и Украина.

Таблица 2.10. Баланс счетов текущих операций, в % от ВВП

Страна	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Беларусь	-3,2	-2,3	-2,4	-5,2	1,4	-3,9	-6,7	-8,2	-12,6	-15,0	-10,5
Дания	3,0	2,0	3,3	2,4	4,3	3,0	1,5	2,9	3,5	5,9	5,7
Эстония	-5,2	-10,6	-11,3	-11,4	-10,0	-15,4	-15,9	-9,3	3,6	2,9	2,2
Германия	0,0	2,0	1,9	4,7	5,1	6,3	7,5	6,2	6,0	6,1	5,6
Казахстан	-6,3	-4,2	-0,9	0,8	-1,8	-2,5	-7,9	4,7	-3,6	1,6	7,5
Латвия	-7,5	-6,7	-8,2	-12,8	-12,4	-22,7	-22,3	-13,3	8,8	3,0	-2,2
Литва	-4,7	-5,1	-6,9	-7,6	-7,1	-10,7	-14,6	-13,4	4,7	1,5	-1,4
Польша	-3,1	-2,8	-2,5	-5,2	-2,4	-3,9	-6,2	-6,6	-4,0	-5,1	-4,9
Россия	11,1	8,4	8,2	10,1	11,1	9,6	6,0	6,2	4,0	4,8	5,3
Украина	3,7	7,5	5,8	10,6	2,9	-1,5	-3,7	-7,1	-1,5	-2,2	-5,5

Источник: Всемирный банк

Инфляция. Инфляция — это общий рост цен и падение покупательной способности денег. Определение Всемирного банка: инфляция, измеренная по индексу потребительских цен, отражает годовое процентное изменение в стоимости к среднему потребителю, покупающему корзину товаров и услуг, которые могут быть фиксированным или изменяемыми в определенных интервалах, например, каждый год.

Общий уровень инфляции для ЕС колеблется от 2,3% (2001) до 2,7% в 2011 году.

Рейтинг всемирного банка по индексу эффективности логистики (LPI). Индекс эффективности логистики основан на интерактивном инструменте тестирования Всемирного банка и был создан, чтобы помочь странам определить проблемы и возможности их решения в торговой логистике. LPI позволяет сравнивать 155 стран. Оценка по LPI основана на результатах исследований по ряду качественных и количественных показателей. Кроме рейтинга и источника, LPI определены соответствующие показатели в отношении клиентов, инфраструктуры, международных перевозок, логистической компетентности, обнаружения и отслеживания, а также скорости доставки.

Все показатели имеют эффекты в рейтинговой позиции. Данные доступны только на NUTS 0 — национальном уровне за 2007, 2010 и 2012 годы.

В общей сложности последовательность для стран-партнеров ACL в рейтинге LPI следующая:

2007 год: Германия (3) – Дания (13) – Польша (40) – Латвия – Эстония – Литва – Украина – Беларусь – Россия – Казахстан

2012 год: Германия (4) – Дания (6) – Польша (30) – Литва – Эстония – Латвия – Украина – Беларусь – Казахстан – Россия.

В 2007 году за страной — первой в рейтинге LPI – Сингапуром, следовали Нидерланды и Германия. В 2012 такие страны, как Дания и Польша, достигли лучших позиций в LPI. Первым в 2012 году был Сингапур, затем Гонконг (Китай), затем Финляндия и Германия.

Индекс ведения бизнеса (DBI). Он является результатом проекта «Doing Business», который измеряет бизнес с точки зрения правил и обеспечения их соблюдения в 185 экономиках и отдельных городах на субнациональном и на региональном уровнях.

На 2013 год использовалось 11 показателей для отчетов и сравнений между регионами и городами. DBI призывает страны конкурировать в сторону более эффективного регулирования.

Показателями на 2013 год являются:

- ◇ уровень легкости ведения бизнеса;
- ◇ начало бизнеса;
- ◇ получение разрешений на строительство;
- ◇ получение электроэнергии;
- ◇ регистрация собственности;
- ◇ получение кредита;
- ◇ защита инвесторов;
- ◇ уплата налогов;
- ◇ международная торговля;
- ◇ обеспечение исполнения контрактов;
- ◇ решение о несостоятельности.

Все страны — партнеры ACL включены в рейтинг легкости ведения бизнеса в 2012 и 2013 гг.

Рейтинг по уровню Ведения бизнеса с участием всех 11 показателей для ACL стран:

2012 г.: Дания – Германия – Эстония – Латвия – Литва – Казахстан – Беларусь – Польша – Россия – Украина.

2013 г.: Дания – Германия – Эстония – Латвия – Литва – Казахстан – Польша – Беларусь – Россия – Украина.

Индекс восприятия коррупции. Компания «Transparency International» отвечает за Индекс восприятия коррупции. Индекс восприятия Коррупции охватывает страны мира и территории и базируется на том, насколько коррумпированным воспринимается государственный сектор.

Это сложный индекс, основанный на данных, связанных с оценками экспертов и бизнес-исследованиями, проведенными с помощью различных независимых и авторитетных учреждений.

Для стран ACL балл и рейтинг во временном горизонте с 2001 по 2011 год иллюстрируется в Таблице 2.11.

Рейтинг для стран ACL-партнеров в 2011 году:

Дания – Германия – Эстония – Польша – Литва – Латвия – Казахстан – Украина – Россия – Беларусь.

Таблица 2.11. Индекс восприятия коррупции

Страна		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Беларусь	Значение	-	4,8	4,2	3,3	2,6	2,1	2,1	2,0	2,4	2,5	2,4
	Рейтинг	-	36	53	74	107	151	150	151	139	127	143
Дания	Значение	9,5	9,5	9,5	9,5	9,5	9,5	9,4	9,3	9,3	9,3	9,4
	Рейтинг	2	2	3	3	4	4	1	1	2	1	2
Эстония	Значение	5,6	5,6	5,5	6	6,4	6,7	6,5	6,6	6,6	6,5	6,4
	Рейтинг	28	29	33	31	27	24	28	27	27	26	29
Германия	Значение	7,4	7,3	7,7	8,2	8,2	8	7,8	7,9	8	7,9	8
	Рейтинг	20	18	10	15	16	16	16	14	14	15	14
Казахстан	Значение	2,7	2,3	2,4	2,2	2,6	2,6	2,1	2,2	2,7	2,9	2,7
	Рейтинг	71	88	100	122	107	111	150	145	120	105	120
Латвия	Значение	3,4	3,7	3,8	4	4,2	4,7	4,8	5	4,5	4,3	4,2
	Рейтинг	59	52	57	57	51	49	51	52	56	59	61
Литва	Значение	4,8	4,8	4,7	4,6	4,8	4,8	4,8	4,6	4,9	5	4,8
	Рейтинг	38	36	41	44	44	46	51	58	52	46	50
Польша	Значение	4,1	4	3,6	3,5	3,4	3,7	4,2	4,6	5	5,3	5,5
	Рейтинг	44	45	64	67	70	61	61	58	49	41	41
Россия	Значение	2,3	2,1	2,7	2,8	2,4	2,5	2,3	2,1	2,2	2,1	2,4
	Рейтинг	79	71	86	90	124	121	143	147	146	154	143
Украина	Значение	2,1	2,4	2,3	2,2	2,6	2,8	2,7	2,5	2,2	2,4	2,3
	Рейтинг	83	85	106	122	107	99	118	134	146	134	152

Источник: <http://www.transparency.org/research/cpi/overview>

2.5. Топ-10 торговых партнеров стран по всему миру

В Таблице 2.12 представлены основные торговые партнеры таких стран как Беларусь, Дания, Германия, Латвия, Литва, Польша, Эстония, Казахстан, Россия и Украина. При этом за основу взяты объемы импорта и экспорта.

Анализ торговых партнеров и ранжирование стран показывает, что, Германия является торговым партнером № 1 для стран региона Балтийского моря. Отметим, что в Топ-10

Германия находится в колонках всех проанализированных стран, кроме Казахстана. После Германии на втором месте Китай, а Россия занимает третье место. Это подчеркивает важность России для всего региона. Места с 4 по 10 занимают соответственно Нидерланды, Польша, Франция, США, Италия, Великобритания и Швеция. Таким образом, большинство ключевых торговых партнеров находятся за пределами региона.

Таблица 2.12. **Топ-10 торговых партнеров исследуемых стран (2011 г.)**

Ранжирование торговых партнеров	Беларусь	Дания	Эстония	Германия	Казахстан	Латвия	Литва	Польша	Россия	Украина
1	RU	DE	FI	FR	EU	LT	RU	DE	CN	RU
2	NL	SE	SE	NL	CN	DE	DE	RU	DE	DE
3	UA	GB	RU	CN	RU	RU	LV	IT	NL	CN
4	DE	NL	LV	US	TR	PL	PL	FR	IT	BY
5	LV	NO	DE	GB	US	EE	NL	CN	US	PL
6	CN	US	LT	IT	CA	FI	EE	CZ	TR	TR
7	PL	CN	US	AT	UA	BY	BY	GB	JP	IT
8	BR	FR	NO	BE	CH	NL	SE	NL	FR	US
9	VE	IT	DK	CH	KR	CN	GB	SE	PL	KZ
10	LT	PL	FR	PL	UZ	CH (UA)	FR	BE	KR	IN

Международные сокращения стран: Австрия (I), Беларусь (BY), Бельгия (BE), Бразилия (BR), Великобритания (GB), Венесуэла (VE), Германия (DE), Дания (DK), Европейский союз (EU), Индия (I), Италия (IT), Казахстан (KZ), Канада (CA), Китай (CN), Латвия (LV), Литва (LT), Нидерланды (NL), Норвегия (I), Польша (PL), Россия (RU), США (US), Турция (TR), Узбекистан (I), Украина (UA), Финляндия (FI), Франция (FR), Чехия (CZ), Швейцария (CH), Швеция (SE), Южная Корея (KR), Эстония (EE), Япония (JP)

Данные о времени пересечения пограничных переходов для стран, не являющихся членами ЕС, были доступны только для Литвы, Украины и России. Разница во времени в значительной степени зависит от типа транспортного средства, времени года, дня недели, времени суток. Среднее, минимальное и максимальное время пересечения границы приведены в Таблицах 2.13–2.15.

Таблица 2.13. **Время, затраченное на пересечение границы в Литве (минут)**

Год	2000	2001	2002	2003	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Минимум	20	20	20	20	20	15	15	15	15	15
Максимум	120	110	110	110	80	80	80	70	70	80
Среднее	40	40	40	40	35	35	35	35	35	35

Таблица 2.14. **Время, затраченное на пересечение границы в Украине при импорте товаров**

Год	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Время для импорта	-	-	-	-	-	36	36	33	33	33	33

Таблица 2.15. **Время, затраченное на пересечение границы, минут**

Год	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
В России											
Минимум	-	-	-	3	2	2	1	0,5	0,5	0,5	0,5
Максимум	-	-	-	7	6	6	5	4	3	4	3
Среднее	-	-	-	3	3	3	2	2	2	2	2
В Финляндии											
Минимум	-	-	-	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,2
Максимум	-	-	-	2	1,3	2,5	1,7	2,5	3	5	4,5
Среднее	-	-	-	0,8	0,8	0,8	0,8	1	1	1	1
В Польше											
Минимум	-	-	-	5	4	3	3	2	2	2	2
Максимум	-	-	-	27	23	20	20	18	15	12	7
Среднее	-	-	-	6	6	5	5	5	4	4	4

В Таблицах 2.16–2.19 показан оборот импортных и экспортных грузов каждой страны-партнера с 2000–2010 годы. При этом были выбраны только основные порты. Объемы грузов оценены в тоннах и ДФЭ. Самыми важными портами по объему импорта и экспорта в Украине являются Ильичевский и Мариупольский порты. В Казахстане — это порт Актау, Баутино и Курык. Однако данные порты отсутствуют в приведенных таблицах, т.к. по ним нет данных. Порты России на Черном море — Новороссийск и Ростов-на-Дону — не были рассмотрены в связи с тем, что они не связаны с проблематикой проекта ACL. Для немецких портов Росток и Зассниц данные доступны только в тоннах, также как и для датского порта Фредерика.

Таблица 2.16. **Объемы импорта, тыс.тонн**

Порт	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Дания											
Копенгаген	2130	1740	1500	1800	1410	1680	1770	1880	1770	1470	1240
Statiol	3900	3640	3150	3200	3330	2690	2780	2660	2770	2790	2430
Фредерика	13440	13310	14200	14180	14250	14510	13540	12730	11650	11060	10460
Архус	3640	3740	3490	3560	3760	3910	4240	4240	4030	3300	3520
Эстония											
Таллинн	-	-	3,4	4,2	3,4	3,7	5,6	5,7	6,4	6,9	8,7
Германия											
Гамбург	46100	51100	52700	57200	60200	64200	68900	71000	70900	53900	61900
Росток	11000	9600	9600	9300	9000	8800	9900	10700	12000	9400	11100
Любек	11000	10300	10400	10600	11300	10700	12100	12400	11900	10400	10600
Зассниц	1700	1600	1400	1500	1400	1300	1400	120	1400	1100	1500

Латвия											
Рига	1700	1620	2220	2340	1830	2380	2830	3370	3140	2400	3140
Вентспилс	430	400	550	770	700	830	2760	2910	2180	1410	1540
Литва											
Клайпеда	3900	4200	4600	5000	5200	5600	6700	7800	7700	6300	7700
Польша											
Гданьск	-	-	-	-	2820	2780	4300	6470	7230	7990	9250
Гдыня	-	-	-	-	5360	5970	7860	10930	8480	6830	7450
Свиноустье	-	-	-	-	4050	3680	3700	4360	6060	3630	6170
Россия											
Санкт-Петербург	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13350	16840
Калининград	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2550	3180
Мурманск	-	-	-	-	-	-	-	-	-	170	570

Таблица 2.17. Объемы импорта, тыс. ДФЭ

Порт	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Дания											
Копенгаген	60	60	60	60	60	70	80	90	90	70	70
Аархус	1400	1500	1500	1600	1700	2000	2100	2500	2300	2000	2200
Аальборг	20	20	20	20	30	30	30	30	30	30	30
Эстония											
Таллинн	-	-	390	460	560	670	800	940	950	690	810
Германия											
Гамбург	2210	2410	2770	3150	3630	4210	4620	5140	503	3640	4080
Любек	30	20	20	30	40	40	120	120	125	80	80
Латвия											
Рига	70	70	80	90	100	120	110	100	140	170	200
Вентспилс	-	1,4	-	-	7,7	10	7,6	н/д	н/д	н/д	н/д
Литва											
Клайпеда	20	30	40	70	100	120	130	180	210	140	160
Польша											
Гданьск	-	-	-	-	20	20	30	30	80	90	240
Гдыня	-	-	-	-	190	210	240	320	320	200	250
Щецин	-	-	-	-	10	20	20	30	30	20	30

Россия											
Санкт-Петербург	-	-	-	-	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	670	980
Калининград	-	-			н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	50	120
Мурманск	-	-	-	-	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	0,3	2,0

Таблица 2.18. Объемы экспорта, тыс. тонн

Порт	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Дания											
Копенгаген	6100	4950	4500	4970	4810	5000	5120	5500	5460	4290	3900
Statiol	5100	4900	4460	5140	5420	5090	4800	4590	4930	4940	4550
Фредерика	2730	2450	2400	2330	2410	2560	2570	2600	2770	2220	2490
Аархус	6200	6240	6130	6430	6600	7250	7680	7950	7780	5560	5870
Эстония											
Таллинн	-	-	30	30	30	40	40	30	20	20	30
Германия											
Гамбург	30900	31900	34000	36400	39300	44100	46700	47200	48000	40800	42600
Росток	7700	7400	7700	7400	7400	8400	9200	8900	9300	8000	8400
Любек	7100	6700	6600	7200	7900	8200	8900	9800	9400	7100	7300
Зассниц	1100	1400	1500	1500	1400	1300	1300	1400	1300	1100	1200
Латвия											
Рига	10	10	20	20	20	20	20	20	30	30	30
Вентспилс	30	40	30	30	30	30	30	30	30	30	20
Литва											
Клайпеда	15500	13100	15200	16200	15000	16200	16900	19600	22200	21900	23600
Польша											
Гданьск	-	-			21000	21070	19460	14290	9370	10360	16820
Гдыня	-	-	-	-	-	-	-	6390	4350	4460	4800
Щецин	-	-	-		-	-	-	4650	3400	3320	4080
Россия											
Санкт-Петербург	-	-	-	-	-	-	-	-	-	36410	40950
Калинин-град	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8710	10030
Мурманск	-	-	-	-	-	-	-	-	-	31420	28980

Таблица 2.19. Объемы экспорта, тыс. ДФЭ

Порт	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Дания											
Копенгаген	60	50	60	60	60	70	70	80	80	60	60
Аархус	150	160	160	170	170	200	220	250	230	190	220
Аальборг	20	20	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Эстония											
Таллинн	-	-	30	40	50	60	70	80	80	60	70
Германия											
Гамбург	2070	2260	2610	2980	3380	3880	4260	4780	4740	3400	3820
Любек	40	30	40	60	70	100	150	150	140	90	80
Латвия											
Рига	50	60	70	80	80	100	100	80	120	140	170
Вентспилс	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Литва											
Клайпеда	20	20	30	50	80	100	100	140	170	110	140
Польша											
Гданьск	-	-	-	-	30	50	50	60	110	140	270
Гдыня	-	-	-	-	20	20	20	30	30	20	20
Щецин	-	-	-	-	20	20	20	20	30	30	30
Россия											
Санкт-Петербург	-	-	-	-	-	-	-	-	-	670	950
Калининград	-	-	-	-	-	-	-	-	-	50	110
Мурманск	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1	2,0

Виды транспорта, осуществляющего перевозки грузов внутри страны. Для перевозок вглубь страны используется автомобильный, железнодорожный и морской (баржи) транспорт. Железнодорожные и баржевые операторы требуют консолидированных грузов в целях обеспечения экономически жизнеспособного сервиса. Сочетание повышенной концентрации грузов на уровне судоходных линий и операторов терминалов, а также увеличение вертикальной координации должны обеспечить благоприятные условия для развития железнодорожного и баржевого транспорта. Тем не менее, вполне вероятно, что успешность использования железнодорожного и баржевого транспорта будет ограничена довольно небольшим количеством коридоров, где имеется высокая плотность трафика. Поэтому не следует ожидать кардинальных изменений воздействия порта на дорожные сети внутренних районов.

Чтобы получить представление о модальном разделении транспорта, осуществляющего перевозки во внутренние районы стран-партнеров, был рассмотрен период с 2000 по 2010 годы. Внутренние водные пути являются самым слабым видом транспорта во всех

странах. Как правило, доминирующими являются автомобильный и железнодорожный транспорт. Так, например, в Германии, Дании и Польше предпочитают перевозки автомобильным транспортом, а в Эстонии, Латвии и Литве больше пользуются железнодорожным. Что касается данных по немецким портам, то важно отметить, что 2000 и 2010 годы являются средними показателями портов Гамбург, Любек, Киль, Росток, Висмар, Штральзунд, Зассниц и Путтгарден. Между 2002 и 2009 годами информация имеется только для порта Гамбурга.

Таблица 2.20. **Модальное разделение объемов перевозок по видам транспорта, %**

Вид транспорта	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Дания											
Железнодорожный	7,9	8,2	7,9	7,9	9,1	7,8	8,2	7,8	8,7	9,2	13
Автомобильный	92,1	91,8	92,1	92,1	90,9	92,2	91,8	92,2	91,3	90,8	87
Внутренний водный	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Эстония											
Железнодорожный	62,7	68,8	69,7	70,9	67,3	64,6	65,3	56,8	44,7	52,7	54,2
Автомобильный	37,3	31,2	30,3	29,1	32,7	35,4	34,7	43,2	55,3	47,3	45,8
Внутренний водный	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Германия											
Железнодорожный	34	н/д	28,1	28,7	30,1	31,5	31,4	33,8	34,7	34	35
Автомобильный	60	н/д	70,2	69,7	68,2	66,3	66,8	64,5	63,1	64	58
Внутренний водный	6	н/д	1,7	1,6	1,8	2,3	1,8	1,7	2,2	2	7
Латвия											
Железнодорожный	73,5	73,6	70,8	72,5	71,6	70,2	61	58,1	61,3	69,8	61,9
Автомобильный	26,5	27,4	29,2	27,5	28,4	29,8	39	41,9	38,7	30,2	38,1
Внутренний водный	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Литва											
Железнодорожный	70,1	73	74,2	72,1	70,8	73,4	72,7	71,5	71	70,7	70,5
Автомобильный	29,8	26,9	25,7	27,8	29,1	26,5	27,2	28,4	28,9	29,2	29,4
Внутренний водный	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Польша											
Железнодорожный	14,7	13,4	18,1	19,5	21,4	18,9	19,7	16	15	11,9	11,8
Автомобильный	79,2	80,3	75,5	73,6	72,2	75,9	75,2	79,2	80,9	84,3	84,4
Внутренний водный	0,8	0,8	0,6	0,6	0,7	0,7	0,7	0,6	0,5	0,3	0,3
Россия											
Железнодорожный	14,79	14,40	14,28	14,91	15,36	15,68	15,94	16,04	15,55	17,10	19,62
Автомобильный	83,0	83,3	83,6	83,0	82,5	82,3	82,0	81,8	82,2	80,8	78,3
Внутренний водный	1,65	1,76	1,57	1,62	1,69	1,65	1,70	1,82	1,80	1,50	1,52

ГРУЗОПОТОКИ И ИНСТИТУЦИОНАЛЬНО- ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ, ОСОБО ВАЖНЫЕ ДЛЯ МАЛОДОСТУПНЫХ РАЙОНОВ

Цель исследований данной главы состоит в определении стратегии улучшения внутренней и внешней доступности в Регионе Янтарного Побережья, с целью повышения эффективности логистических услуг, а также решения транспортных проблем между странами Региона Балтийского моря и его соседями: Беларусью, Украиной, Россией, Казахстаном.

На основе проведенных исследований предложены рекомендации по вопросам политики и стратегии улучшения доступности в Регионе Балтийского моря, осуществляется обмен информацией по наращиванию потенциала региона, а также разрабатывается политика региональных и национальных органов власти в области транспортировки грузов.

Исследования проводились по следующим направлениям:

- ◇ анализ Европейских законодательных актов в области транспортной политики, влияющих на работу организаций и транспортные потоки;
- ◇ определение транзитного потенциала Беларусь – Россия – Казахстан – Украина;
- ◇ установление различных аспектов доступности;
- ◇ повышение доступности и создание транснациональных зон развития.

Цель анализа Европейских законодательных актов в области транспортной политики, влияющих на работу организаций и транспортные потоки состояла в постоянном выявлении последних изменений в европейских законодательных актах в области транспорта и информировании партнеров проекта об этих изменениях через постоянно действующую рабочую группу. Рабочая группа вела непрерывный мониторинг новых законодательных актов ЕС, главным образом, в области транспортной политики ЕС, политики сплочения ЕС с соседними странами, с тем, чтобы быть в курсе этих событий. Эта деятельность позволила убедиться в том, что при выработке и обсуждении результатов проекта была принята во внимание последняя версия этой политики.

К основным документам, определяющим политику ЕС и транспортную политику в частности, относятся:

- ◇ White Paper — Белая книга (дорожная карта) для Единой Европейской транспортной сферы, ведущая к конкурентоспособной ресурсоэффективной транспортной системе;
- ◇ Europe 2020 Strategy — стратегия устойчивого и всеохватывающего экономического роста;
- ◇ Europe 2020 Energy — энергетическая стратегия конкурентоспособного, устойчивого и надежного энергоснабжения;
- ◇ Connecting Europe Facility — соединение европейских возможностей;
- ◇ Baltic Transport Outlook 2030 — ежегодная ТрансБалтийская конференция;
- ◇ EU Baltic Sea Region Strategy — Европейская стратегия Региона Балтийского моря;

- ◇ ERDF paper — конкретные положения, касающиеся Европейского фонда Регионального Развития и инвестиций, направляемых на экономический рост и создание рабочих мест;
- ◇ TEN-T Guidelines — руководящие принципы развития трансъевропейской транспортной сети.

Содержание данных документов находится под постоянным мониторингом, и они размещены на сайте ACL (<http://www.ambercoastlogistics>)

Цель исследования «Транзитный потенциал Беларусь – Россия – Казахстан – Украина» — получить необходимую информацию для дальнейшей интеграции Беларуси, России, Казахстана и Украины в торговые отношения с ЕС.

В рамках данного исследования были выполнены следующие мероприятия:

- ◇ проведен анализ законодательных актов, регулирующих систему международных автомобильных перевозок в Республике Беларусь, изучена их эволюция;
- ◇ установлена корреляционная зависимость между потоком товаров и изменениями данного законодательства;
- ◇ проведен анализ законодательных актов, регулирующих систему международных автомобильных перевозок в странах ЕС;
- ◇ изучена эволюция потока товаров в странах ЕС после гармонизации транспортной политики в связи с созданием Евросоюза;
- ◇ разработаны рекомендации по совершенствованию правил, регулирующих систему международных автомобильных перевозок в Беларуси, на основе правил ЕС;
- ◇ разработан прогноз потока товаров через Беларусь при реализации этих рекомендаций;
- ◇ разработаны стратегии укрепления торговых связей в регионе ACL.

К выполнению активностей были привлечены следующие партнеры: Ассоциация датских транспортников и логистических центров — ответственный партнер за рабочий пакет 3, CASE-Беларусь, Научно-технологический парк «Политехник», Институт бизнеса и менеджмента технологий БГУ.

3.1. Анализ законодательных актов, регулирующих систему международных автомобильных перевозок в Республике Беларусь и их эволюция

Институт бизнеса и менеджмента технологий БГУ провел анализ законодательных актов, регулирующих систему международных автомобильных перевозок в Республике Беларусь. Было установлено, что функционирование и развитие транспортного комплекса в Республике Беларусь осуществляется в соответствии с соглашениями государств – членов СНГ, законодательством стран Таможенного Союза, международными правовыми актами, заключенными Республикой Беларусь, а также национальным законодательством Республики Беларусь.

3.1.1. Международные правовые акты, заключенные между государствами – участниками Содружества Независимых Государств

Основы транспортной деятельности в Республике Беларусь определены международными правовыми актами, принятыми в рамках СНГ. Поэтому в первую очередь необходимо исследовать данное законодательство.

За прошедшие 20 лет в области формирования единого транспортного пространства на территории государств – членов СНГ заложены основы международной законодательной базы функционирования транспорта; сформированы и функционируют органы отраслевого сотрудничества; заложены основы согласованной транспортной политики, направленной на решение задач по развитию транспортной инфраструктуры; в области железнодорожного транспорта сохранено и развивается организационное, тарифно-экономическое, технико-технологическое, информационное единство; проводится согласованная тарифная политика в международном грузовом железнодорожном сообщении; решаются задачи, направленные на развитие международных автомобильных перевозок; реализуются мероприятия по развитию гражданской авиации и обеспечению безопасности полетов, гармонизации национальных систем организации воздушного движения; разрабатываются и реализуются международные проекты в сфере морского и речного транспорта; заложены основы сотрудничества в сфере международных транспортных коридоров.

Вместе с тем, уровень транспортного взаимодействия в СНГ в настоящее время нельзя считать оптимальным. Усиливающаяся глобализация мировой экономики, усложнение хозяйственных и торговых связей определяют поиск новых подходов к развитию региональных экономических объединений.

Со времени создания Содружества Независимых Государств (т.е. за период с 1991 по 2011 годы) принято более 50 международных правовых актов, отвечающих новым социально-экономическим и рыночным условиям и обеспечивающих межгосударственное регулирование транспортной деятельности. При разработке международных правовых актов между странами СНГ учитывалось, что они вступили на путь рыночных отношений и являются суверенными государствами, а осуществляемые между ними перевозки являются международными перевозками.

Одним из первых международных правовых актов государств – участников СНГ было **Соглашение о принципах и условиях взаимоотношений в области транспорта (Минск, 30 декабря 1991 года)**. Соглашение было заключено странами Содружества с осознанием выгоды от экономической интеграции и согласованных действий в условиях общего экономического пространства и вхождения в мировой рынок. Нормальное функционирование транспорта — одно из условий обеспечения радикальных экономических реформ с целью обеспечения пассажирам и грузовладельцам справедливых, равных и взаимовыгодных условий, а также создания общего рынка транспортных услуг.

В Договоре о создании Экономического союза 1993 года (окончательно вступил в силу 14 января 1994 года), подписанном одиннадцатью суверенными государствами при одном ассоциированном члене — Украине, определено, что государствами будет проводиться согласованная политика в области развития транспорта и коммуникаций, направленная на осуществление эффективных перевозок грузов.

В октябре 1997 года в Бишкеке на уровне глав правительств было подписано **Соглашение о принципах формирования общего транспортного пространства и взаимодействия государств – участников Содружества Независимых Государств в области транспортной политики**. В Соглашении были закреплены положения, которые при их соблюдении и исполнении должны были привести к созданию общего транспортного пространства стран Содружества.

Под общим транспортным пространством государств – участников СНГ понималась совокупность технологически сопряженных транспортных коммуникаций на территории этих государств, обустроенных для передвижения транспортных средств, перемещения грузов и пассажиров, информационных и тарифных систем, структур и механизмов управления различными видами транспорта, функционирование которых осуществляется на основе национального законодательства государств – участников Содружества с последующей его гармонизацией.

Данное Соглашение было заключено сроком на 10 лет и могло быть продлено еще на 10 лет. Однако не все государства – участники Соглашения активно выполняли его условия. Поэтому эффективность Соглашения с каждым годом снижалась, а транспортные проблемы не решались.

В период с 1992 по 1997 годы Республика Беларусь заключила ряд двусторонних международных соглашений, направленных на развитие сотрудничества в области транспорта, повышение эффективности осуществления пассажирского и грузового сообщения между странами, а также на облегчение транзита по их территориям.

Так, было подписано **соглашение о принципах сотрудничества и условиях взаимодействия в области транспорта с правительствами Азербайджанской Республики, Республики Армения, Республики Казахстан, Кыргызской Республики, Республики Молдова, Российской Федерации, Республики Таджикистан, Туркменистана, Республики Узбекистан и Украины**. В соответствии с соглашениями каждая из Сторон обеспечивает на своей территории на принципах взаимности благоприятные условия функционирования всех видов транспорта другой Стороны, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов между обеими странами и транзит по их территориям. Перевозки пассажиров и грузов, осуществляемые перевозчиками одной из Сторон по территории другой Стороны на основании соглашений, а также транспортные средства, выполняющие эти перевозки, освобождаются от налогов и государственных сборов, связанных с использованием или содержанием дорог и иных путей сообщения, владением или пользованием транспортными средствами, а также налогов и сборов на доходы и прибыль, получаемые от перевозок. Стороны содействуют развитию прямых экономических связей транспортных предприятий и организаций и созданию совместных предприятий в области транспорта.

В развитие Соглашения о принципах сотрудничества и условиях взаимодействия в области транспорта заключены двусторонние соглашения о координации деятельности железнодорожного транспорта с Азербайджанской Республикой, Республикой Беларусь, Грузией, Республикой Казахстан, Российской Федерацией и Украиной; соглашения об автомобильном сообщении с Республикой Беларусь, Республикой Казахстан, Кыргызской Республикой, Российской Федерацией, Республикой Таджикистан; соглашения о воздушном сообщении и сотрудничестве в области воздушного транспорта с Азербайджанской Республикой, Республикой Беларусь, Республикой Казахстан, Кыргызской Республикой, Республикой Таджикистан, Российской Федерацией, Туркменистаном, Украиной.

Развитие и совершенствование транспортной системы, создание единого транспортного пространства невозможны без согласованной тарифной политики. В Москве 17 января 1997 года государствами – участниками СНГ было подписано **Соглашение о проведении согласованной политики в области определения транспортных тарифов**, направленное на разработку комплекса мер по регулированию тарифной политики, ориентированных на обеспечение свободного перемещения товаров и пассажиров,

формирование тарифов с учетом конъюнктуры транспортного рынка и экономических интересов транспортно-дорожного комплекса, необходимости комплексного регулирования взаиморасчетов исходя из национальных интересов Сторон, выделение тарифных коридоров для транспортировки отдельных грузов с учетом законодательства Сторон.

В области железнодорожного транспорта действует решение Совета глав правительств Содружества Независимых Государств от 18 октября 1996 года о **Концепции установления согласованной тарифной политики на железнодорожном транспорте**. Участники Соглашения считали необходимым разработать нормативно-правовую базу, регулирующую принципы ценообразования на услуги транспорта в международном сообщении между странами Содружества. Кроме того, стороны Соглашения считали необходимым принять меры по оплате перевозок на компенсационной основе, в том числе за счет участия грузовладельцев в инвестициях в развитие транспорта, а также по снижению эксплуатационных транспортных расходов на грузовые перевозки за счет разных источников финансирования.

В государствах – участниках СНГ действует **Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС)**, которое действует с 1 июля 1998 года. Стороны согласились осуществлять перевозки грузов в прямом международном железнодорожном сообщении между железными дорогами сторон на основании СМГС, с учетом особенностей применения его отдельных норм, изложенных в приложениях к подписанному Соглашению.

Участниками СМГС являются 22 государства, включая государства – участники СНГ (за исключением Армении), Латвию, Литву, Эстонию.

Данное Соглашение — основной нормативный правовой акт, регулирующий международные грузовые железнодорожные перевозки между государствами – участниками СНГ. Соглашение применяется ко всем перевозкам грузов в прямом международном железнодорожном грузовом сообщении между станциями, которые открыты для грузовых операций во внутренних сообщениях стран Содружества. СМГС имеет обязательную силу для всех участников перевозочного процесса — железных дорог, отправителей и получателей груза. В случае отсутствия необходимых положений в СМГС, регулирующих перевозочный процесс, применяются правила и процедуры, регулируемые внутренними законами той страны, по железным дорогам которой осуществляется перевозка груза.

Для повышения эффективности и надежности работы железнодорожного транспорта 10 марта 2000 года в Москве было заключено **Соглашение о взаимодействии государств – участников Содружества Независимых Государств по сближению механизма налогообложения на железнодорожном транспорте в рамках реализации Соглашения о создании зоны свободной торговли от 15 апреля 1994 года и Соглашения о принципах взимания косвенных налогов при экспорте и импорте товаров (работ, услуг) между государствами – участниками Содружества Независимых Государств от 25 ноября 1998 года**. Данное Соглашение направлено на сокращение транспортных расходов на перевозки железнодорожным транспортом в международном сообщении между странами СНГ. В соответствии с Соглашением стороны должны осуществлять меры по гармонизации систем взимания налогов и государственных сборов и другие согласованные меры, способствующие снижению стоимости услуг, оказываемых предприятиями железнодорожного транспорта. Стороны согласуют принципы взимания таможенных пошлин на импорт

железнодорожных транспортных средств, запасных частей к ним и материалов верхнего строения пути. Стороны не облагают налогом на добавленную стоимость (устанавливают нулевую ставку) услуги железнодорожного транспорта по перевозке транзитных грузов государств – участников Содружества Независимых Государств, включая услуги по экспедированию, погрузке, разгрузке и перегрузке, а также с учетом особенностей национальных законодательств будут стремиться к отмене налога на добавленную стоимость при оказании других услуг по видам сообщений по перевозке грузов, пассажиров, багажа, грузобагажа.

В мае 2001 года в Минске Республикой Армения, Республикой Беларусь, Республикой Казахстан, Кыргызской Республикой, Российской Федерацией и Республикой Таджикистан было подписано **Соглашение об использовании и развитии сети транспортных коммуникаций для нужд экономики, воинских и гуманитарных перевозок государств – участников СНГ** (от подписания Соглашения отказались Азербайджанская Республика, Грузия, Республика Молдова, Туркменистан, Республика Узбекистан, Украина). Соглашение было заключено Сторонами сроком на 10 лет и должно автоматически продлеваться на последующие пятилетние периоды, если Стороны не примут иного решения.

18 сентября 2003 года в Ялте (Украина) Совет глав правительств Содружества Независимых Государств принял **Декларацию по вопросам обеспечения безопасности на транспорте в государствах – участниках Содружества Независимых Государств**. Необходимость подписания данного документа связана с тем, что в предшествующий период в странах СНГ, как и во многих других государствах мирового сообщества, проблема терроризма резко обострилась, приобрела транснациональный характер и создала прямую угрозу для международного мира и безопасности.

В тот же день был подписан **Меморандум о сотрудничестве государств – участников СНГ в области международных транспортных коридоров**. Целями данного Меморандума являются:

- ◇ развитие международных транспортных коридоров, проходящих по территориям Сторон, предусматривающее их модернизацию, техническое оснащение, строительство основных и вспомогательных элементов инфраструктуры, а также их использование и эксплуатацию в соответствии с международными договорами;
- ◇ создание взаимовыгодных условий для перемещения пассажиров и грузов, повышение эффективности перевозок пассажиров и грузов по международным транспортным коридорам;
- ◇ содействие развитию международного рынка услуг железнодорожного, автомобильного, морского, речного и воздушного транспорта;
- ◇ обеспечение безопасности перевозок пассажиров, движения транспортных средств, сохранности грузов и охраны окружающей среды в соответствии с международными стандартами.

В соответствии с Меморандумом Стороны должны принять меры по исключению необоснованных остановок и проверок транспортных средств, а также по эффективной организации транзитных перевозок пассажиров и грузов по маршрутам международных транспортных коридоров, проходящих по территориям Сторон. В целях повышения эффективности перевозок пассажиров и грузов по международным транспортным коридорам Стороны определили в качестве приоритетных следующие направления сотрудничества:

- ◇ укрепление сотрудничества и взаимодействия между видами транспорта при осуществлении международных перевозок;

- ◇ сокращение сроков перевозок пассажиров и грузов;
- ◇ совершенствование технологий работы пограничных переходов и пунктов пропуска;
- ◇ совершенствование контрольных операций при пересечении границ;
- ◇ совершенствование организации и технологий перевозочного процесса, развитие информационных технологий;
- ◇ развитие транспортной инфраструктуры и унификация ее параметров;
- ◇ развитие комбинированных перевозок грузов;
- ◇ совершенствование тарифной политики.

Для достижения поставленных в Меморандуме целей необходимо принять конкретные правовые и организационные меры по реализации указанных мероприятий.

В 2003–2004 годах был принят ряд международных документов в сфере транспорта. Так, Совет глав государств СНГ утвердил на ялтинском саммите **Концепцию гармонизации национальных систем организации воздушного движения государств – участников Содружества Независимых Государств**, представленную Межгосударственным авиационным комитетом.

Цели Концепции:

- ◇ гармонизация национальных аэронавигационных систем;
- ◇ повышение безопасности полетов гражданской и государственной авиации в воздушном пространстве государств – участников СНГ;
- ◇ повышение экономической и оборонной эффективности использования воздушного пространства этих государств;
- ◇ создание благоприятных условий для реализации стратегии Международной организации гражданской авиации (ИКАО) по интеграции европейской и мировой аэронавигационных систем.

Главы правительств стран Содружества Независимых Государств подписали также **Соглашение о взаимодействии государств – участников СНГ в области международных автомобильных грузовых перевозок**. В документе предусмотрены меры, обеспечивающие согласованные действия в этой области, добросовестную конкуренцию и равные условия для перевозчиков, устранение барьеров в международном автомобильном сообщении.

На саммите в Чолпом-Ате в апреле 2004 года главы правительств государств – участников СНГ подписали также **Соглашение о введении международного сертификата взвешивания грузовых транспортных средств на территориях государств – участников СНГ**. Этот документ соответствует положениям Генерального соглашения Всемирной торговой организации о торговле услугами в части создания многосторонней системы правил и условий, обеспечивающих обмен транспортными услугами и сокращение количества осуществляемых операций в отношении предоставляемых (экспортируемых) транспортных услуг. Он также регулирует порядок применения международного сертификата взвешивания транспортных средств, который выдается в целях упрощения процедуры пересечения границ. Практическое применение Соглашения значительно ускорит пересечение границ и будет способствовать ускорению доставки грузов при международных автомобильных перевозках.

15 сентября 2004 года Совет глав правительств СНГ утвердил **Концепцию согласованной транспортной политики государств – участников Содружества Независимых Государств на период до 2010 года**, предусматривающую комплексные подходы к решению

важнейших проблем Содружества в транспортной сфере. Концепция отражает согласованную точку зрения глав правительств на перспективы дальнейшего развития транспортной системы, наиболее актуальные направления сотрудничества по формированию общего транспортного пространства государств – участников СНГ, подходы к формированию цивилизованного рынка транспортных и экспедиторских услуг. Данный документ должен был стать основой для разработки многосторонних документов по всем аспектам транспортной деятельности государств Содружества. Однако на сегодняшний день можно сделать вывод, что, к сожалению, не все цели, поставленные в Концепции, достигнуты, не весь потенциал использован.

В сентябре 2004 года, придавая большое значение развитию международного сотрудничества в борьбе с преступностью, обеспечению защиты прав и основных свобод человека и гражданина, государства – участники СНГ в лице правительств подписали **Соглашение о сотрудничестве государств – участников Содружества Независимых Государств в борьбе с преступностью на транспорте**, в соответствии с которым Стороны осуществляют сотрудничество в предупреждении, выявлении, пресечении и раскрытии преступлений, совершаемых на транспорте.

В 2007 году разработаны **Основные направления развития гражданской авиации и мер по повышению безопасности полетов в государствах – участниках СНГ**.

29 июня 2007 года Решением Экономического совета СНГ были одобрены **Основные направления развития рынка международных автотранспортных услуг**.

14 ноября 2008 года в Кишиневе главы правительств СНГ утвердили **Стратегию экономического развития Содружества Независимых Государств на период до 2020 года**, одним из приоритетных направлений которой является дальнейшее развитие интеграции в транспортном комплексе. Реализация Стратегии должна способствовать наиболее полному использованию социально-экономического потенциала каждого государства – участника СНГ, расширению их взаимовыгодного и многопланового сотрудничества, повышению конкурентоспособности национальных экономик, созданию условий для их уверенного вхождения в мировую экономику, постоянному повышению уровня благосостояния граждан.

Были утверждены приоритетные направления сотрудничества государств – участников СНГ в сфере транспорта на период до 2020 года, и подтверждено намерение вывести сотрудничество в сфере транспорта на более высокий уровень. Основная цель документа — формирование сети транзитных транспортных магистралей континентального значения, евроазиатских транспортных коридоров, повышение уровня взаимодействия между различными видами транспорта, разработка концепции стратегического развития железнодорожного транспорта государств – участников СНГ, повышение эффективности тарифной политики, устранение негативного влияния фискально-административных барьеров при осуществлении международных перевозок, гармонизация национальных систем организации воздушного движения. Большое значение придается повышению уровня взаимодействия между различными видами транспорта при осуществлении международных перевозок. Реализация Стратегии экономического развития Содружества Независимых Государств потребует активизации совместной работы в сфере транспортного законодательства, разработки нормативных механизмов, регулирующих грузоперевозки, обеспечивающих согласованную политику в области транспортного образования, транспортной безопасности, развития транспортно-логистических центров.

3.1.2. Законодательные акты Республики Беларусь в области транспорта

Большую роль в становлении транспортного законодательства государств – участников СНГ играют гражданские кодексы, принятые на их территориях. В большинстве государств – участников СНГ, в том числе в Беларуси, при разработке данного кодекса использовались положения модельного Гражданского кодекса, принятого Межпарламентской Ассамблеей государств – участников СНГ, поэтому разделы, регулирующие отношения, связанные с перевозкой, в основном одинаковы и совпадают по содержанию.

Анализ гражданского законодательства стран Евросоюза и Беларуси показывает, что по содержанию они во многом идентичны (определение договора перевозки, составление накладной и ее оценка, предъявление претензий и исков и т.д.) и они одинаково регулируют отношения между перевозчиками и отправителями.

Закон Республики Беларусь 25 ноября 2004 г. № 347-з о государственном регулировании внешнеторговой деятельности определяет правовые основы государственного регулирования внешнеторговой деятельности, права и обязанности государственных органов Республики Беларусь в области внешнеторговой деятельности в целях обеспечения национальной безопасности Республики Беларусь, в том числе в экономической сфере, стимулирования развития национальной экономики, обеспечения благоприятных условий для внешнеторговой деятельности.

Республикой Беларусь создана достаточно обширная международно-правовая база, которая должна способствовать развитию внешней торговли. При этом необходимо обратить особое внимание на то обстоятельство, что по Закону нормы международных договоров, действующих для Республики Беларусь, имеют приоритет по отношению к нормам национального законодательства.

В соответствии с Основными направлениями внутренней и внешней политики удалось достигнуть следующее:

- ◇ усовершенствовать государственную внешнеэкономическую политику на основе многовекторности, сложившегося международного разделения труда и рынков товаров и услуг;
- ◇ создать благоприятные условия для участия белорусских товаров в международном торгово-экономическом обороте;
- ◇ защитить интересы организаций и индивидуальных предпринимателей – резидентов Республики Беларусь на внешнем рынке;
- ◇ обеспечить условия роста экспорта;
- ◇ осуществить внешние государственные заимствования в пределах лимита внешнего государственного долга Республики Беларусь, установленного законодательством Республики Беларусь;
- ◇ развить экспорт высоких технологий и содействовать импорту высоких технологий в целях ускоренного развития национальной экономики;
- ◇ обеспечить доступ к источникам сырья и товарам, производство которых невозможно либо неэффективно в Республике Беларусь.

Благодаря Основным направлениям Закона в сфере международного экономического сотрудничества Республика Беларусь:

- ◇ участвует в многостороннем сотрудничестве в рамках международных организаций, институтов и форумов в качестве фактора органичной интеграции в мировое сообщество в интересах развития национальной экономики;
- ◇ участвует в таможенных союзах, зонах свободной торговли и иных формах экономической интеграции с иностранными государствами;
- ◇ привлекает иностранные инвестиции;
- ◇ развивает деловое сотрудничество с государствами, участвующими в многосторонней системе регулирования торговли;
- ◇ рационально использует географическое положение, развивает эффективную систему обслуживания международных транспортных систем и коммуникаций.

Международные договоры позволяют белорусским субъектам более эффективно осуществлять внешнюю торговлю с государствами – участниками соответствующих соглашений.

Закон декларирует общее правило о неприменении количественных ограничений к внешней торговле товарами, устанавливая вместе с тем достаточно широкий перечень исключений из него, указывая, что в Республике Беларусь могут вводиться меры по ограничению импорта товаров посредством введения антидемпинговых, компенсационных, специальных защитных мер, исходя из национальных интересов могут вводиться меры, затрагивающие внешнюю торговлю товарами. Кроме того, могут вводиться ответные меры в области внешней торговли товарами, услугами и объектами интеллектуальной собственности. Закон допускает установление временных ограничений или запретов экспорта товаров для предотвращения либо уменьшения критического недостатка на внутреннем рынке Республики Беларусь продовольственных или иных товаров, которые являются существенно важными для внутреннего рынка Республики Беларусь. Таким образом, количественные ограничения применяются для обеспечения национальных потребностей в определенных видах товаров и недопущения их излишков.

В Беларуси приняты основополагающие законы о транспорте. 5 мая 1998 года был принят **Закон «Об основах транспортной деятельности»**. В данном правовом акте определены правовые и организационные основы транспортной деятельности и принципы ее осуществления, установлены основные права, обязанности и ответственность субъектов транспортной деятельности независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности, принципы развития рыночных отношений в области транспортной деятельности, а также созданы условия для интеграции субъектов транспортной деятельности Республики Беларусь в международный рынок транспортных работ и услуг. Государственное регулирование в соответствии с Законом заключается в формировании нормативно-правовой базы, регламентации транспортной деятельности, установлении требований по обеспечению безопасности транспортной деятельности, норм охраны окружающей среды и ином регулировании. Вместе с тем большинство норм Закона содержат отсылки к другим законодательным актам.

Правотворчество в области транспорта в Республике Беларусь регулируются также **Законом от 13 июня 2006 года № 124-З «О транспортно-экспедиционной деятельности»**, который определяет правовые и организационные основы осуществления транспортно-экспедиционной деятельности в целях создания условий для обеспечения потребностей экономики и населения в транспортно-экспедиционных услугах.

Законом Республики Беларусь от 6 января 1999 года № 237-З «О железнодорожном транспорте» установлено, что железнодорожный транспорт общего пользования находится в собственности Республики Беларусь. Определены роль и значение тарифов на перевозку пассажиров, грузов и багажа. Специальная глава посвящена безопасности движения, охране грузов и объектов железнодорожного транспорта, организации работы железнодорожного транспорта в особых условиях. Устанавливая ответственность на железнодорожном транспорте общего пользования, законодатель определяет, что ответственность регулируется законодательством Республики Беларусь, а также соглашением сторон. Имеются в виду Гражданский кодекс, Устав железнодорожного транспорта общего пользования, иные акты законодательства. Таким образом, можно сделать следующий вывод: в Законе достаточно много норм описательного, отсылочного характера, что не повышает его эффективность.

В Республике Беларусь действует **Воздушный кодекс Республики Беларусь от 16 мая 2006 года № 117-З**, который регулируют перевозки грузов не только внутри государства, но и в международном сообщении. В нем имеются специальные главы, посвященные международным полетам. Содержание этих глав, как правило, соответствует положениям Конвенции о международной гражданской авиации 1944 года, которой руководствовались при подготовке Воздушного кодекса.

Исследование содержания нормативных правовых актов о воздушных перевозках в Беларуси и государствах – участниках СНГ позволяет сделать следующие выводы:

1. Определены формы собственности на воздушные суда — государственная и частная, что свидетельствует о начале процесса перехода воздушного транспорта на рыночные отношения. Нет никаких ограничений, касающихся использования этих форм собственности. При этом инфраструктурные объекты в подавляющем большинстве случаев остаются в собственности государства.

2. Деятельность государственных органов осуществляется в форме лицензирования видов деятельности, сертификации воздушных судов, регистрации воздушных судов. Аэродромы и аэропорты в Беларуси подлежат сертификации и регистрации.

3. Достаточно полно урегулированы отношения, связанные с исполнением договора перевозки, как грузов, так и пассажиров, отношения, связанные с регистрацией, сертификацией судов, страхованием, ответственностью и т.д. Вместе с тем не во всех рассмотренных нормативных правовых актах имеются разделы, регламентирующие порядок предъявления претензий и исков.

4. В большинстве рассмотренных законов довольно много отсылочных и декларативных норм.

В Республике Беларусь в 1999 году принят **Кодекс торгового мореплавания Республики Беларусь** несмотря на то, что она не имеет выхода в море. В Кодексе установлено, что его правовое регулирование распространяется на морские суда во время их плавания как по морским путям, так и по рекам, озерам, водохранилищам и другим внутренним водным путям, если законодательством Республики Беларусь не предусмотрено иное, на суда внутреннего плавания, а также суда смешанного (река–море) плавания во время их следования по морским путям, а также по рекам, озерам, водохранилищам и другим внутренним водным путям при осуществлении перевозок грузов, пассажиров и багажа с заходом в морской порт, во время спасательных операций и при столкновении с морским судном.

В Республике Беларусь 24 июня 2002 года принят **Кодекс внутреннего водного транспорта Республики Беларусь**. Анализ кодексов внутреннего водного транспорта и законов позволяет сделать следующие выводы:

1. Действующие в Беларуси и государствах – участниках СНГ нормативные правовые акты, регулирующие внутренние водные перевозки грузов, в основном одинаково регулируют отношения, возникающие в данной сфере. Это относится, прежде всего, к отношениям, связанным с установлением формы собственности на транспортные средства, к порядку регистрации транспортных средств, деятельности в речных портах и т.д.

2. Вместе с тем следует отметить, что страны Содружества по-разному регулируют отношения в некоторых областях внутреннего водного транспорта. Только в Российской Федерации допускается создание негосударственных лоцманских организаций, занимающихся проводкой судов в речные порты. Только в Республике Беларусь заключение договора перевозки подтверждается составлением коносамента, а не накладной, как в других государствах. Только в Республике Казахстан право на предъявление претензий и исков может быть передано иным физическим и юридическим лицам при условии надлежащего оформления договора поручения или доверенности. В Республике Беларусь и Российской Федерации страховщик не имеет права на предъявление претензий и исков, что, несомненно, создает определенные трудности для страховых компаний, страхующих грузы.

В Республике Беларусь действует **Закон от 14 августа 2007 года № 278-З «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках»**. Этот закон регулирует отношения, возникающие при оказании услуг на автомобильном транспорте, устанавливает порядок и условия выполнения автомобильных перевозок пассажиров и грузов, определяет права, обязанности и ответственность автомобильных перевозчиков, пассажиров, заказчиков автомобильных перевозок, грузоотправителей, грузополучателей и операторов автомобильных перевозок. В Законе определено, что транспортные средства в Республике Беларусь находятся в государственной или частной собственности, при этом права всех собственников признаются равными и защищаются равным образом. Определены направления государственного регулирования и управления на автомобильном транспорте, включая лицензирование автомобильных перевозок, установлены общие условия выполнения автомобильных перевозок грузов, пассажиров и багажа.

Специальным законом, посвященным автомобильным дорогам в Республике Беларусь, является Закон от 2 декабря 1994 года **«Об автомобильных дорогах»**. Все автомобильные дороги общего пользования закон относит к государственной собственности. При этом ведомственные (хозяйственные) дороги могут находиться в частной собственности. Также в Республике Беларусь могут создаваться платные дороги при обеспечении безопасного движения транспорта и высоком сервисном обслуживании. Законом предусмотрено введение платы за проезд тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств по дорогам общего пользования. Также определены обязательные требования к пользователям автомобильных дорог по их эксплуатации, а также по использованию полос отвода и придорожных полос (контролируемых зон). Предприятия дорожного хозяйства несут ответственность за состояние автомобильных дорог, в том числе за вред, причиненный в результате дорожно-транспортного происшествия по причине неудовлетворительных дорожных условий.

Безопасность дорожного движения в Республике Беларусь регулируется Законом Республики Беларусь от 17 июля 2002 года **«О дорожном движении»**.

На упрощение процедур в области международных перевозок направлены Указы Президента Республики Беларусь и Постановления Совета Министров Республики Беларусь.

Так, **Указ Президента Республики Беларусь от 16.07.2007 № 320 «О реализации принципа свободы транзита в Республике Беларусь»** проводит дифференциацию сведений, представляемых таможенным органам и содержащихся в транспортных (перевозочных) и коммерческих документах, на сведения, позволяющие идентифицировать товары и их количество, и сведения, носящие информационный характер.

Сведения, имеющие информационное значение, проверяются таможенными органами путем установления их наличия в транспортных и коммерческих документах. Иные операции таможенного контроля в отношении таких сведений не применяются. При наличии несоответствий в таких сведениях они уточняются путем представления дополнительных документов.

Поэтому у лиц, осуществляющих международные транзитные перевозки через территорию Республики Беларусь, существует выбор: они могут либо уточнить сведения информационного характера, которые вызвали сомнение у должностных лиц таможенных органов Республики Беларусь, либо без такого уточнения осуществить транзитную перевозку с сопровождением. Введение подобной нормы позволит перевозчикам избежать вынужденных простоев на границе и увеличения финансовых затрат.

Значимой нормой Указа является то, что досмотр транзитных грузов на таможенной территории Республики Беларусь пограничными войсками, правоохранительными и иными контролирующими органами транзитных товаров, при наличии на транспортных средствах наложенных пломб, указанных в документах, следующих с грузом, допускается при наличии у вышеуказанных органов информации, позволяющей предполагать о нарушении законодательства Республики Беларусь. Данная норма также направлена на исключение необоснованных задержек транзитных товаров, и ее появление говорит о комплексности сферы регулирования Указа.

Вывод: Указ по упрощению и ускорению процедур таможенного оформления транзитных грузов в совокупности с выгодным географическим расположением Республики Беларусь способен повлиять на перераспределение транзитных грузопотоков в пользу Республики Беларусь.

Указ Президента Республики Беларусь от 28.01.2008 № 40 «О статусе «Добросовестный участник внешнеэкономической деятельности». Указ отменен в связи с принятием **Указа Президента Республики Беларусь от 18.07.2011 № 319 «О некоторых вопросах таможенного регулирования, об осуществлении деятельности в сфере таможенного дела и уполномоченных экономических операторах»**. Указ был принят с целью упрощения для соблюдающих таможенное законодательство юридических лиц и индивидуальных предпринимателей таможенных операций, связанных с представлением товаров к таможенному оформлению, эффективного использования ресурсов таможенных органов, а также укрепления сотрудничества между такими лицами и таможенными органами, направленного на предотвращение нарушений таможенного законодательства.

Прежде всего, Указ позволял добросовестному участнику ВЭД помещать под таможенный режим свободного обращения без представления таможенной декларации и исполнения налогового обязательства по уплате ввозных таможенных пошлин, налогов на ряд категорий товаров.

Кроме того, добросовестный участник ВЭД имел право:

- ◇ не предоставлять обеспечение исполнения налогового обязательства по уплате ввозных таможенных пошлин, налогов в отношении товаров, если такие товары представляются к таможенному оформлению для помещения под таможенную процедуру таможенного транзита;
- ◇ на основании соответствующего запроса и в случае, когда он является получателем иностранных товаров, осуществлять хранение указанных товаров на своем складе согласно таможенной процедуре временного хранения;
- ◇ на основании соответствующего запроса получить в таможенном органе, в зоне оперативной деятельности которого он находится, пломбирователи либо иные используемые таможенными органами приспособления для наложения средств идентификации на товары и транспортные средства.

Товары, перемещаемые через таможенную границу Республики Беларусь лицом, обладающим статусом «Добросовестный участник ВЭД», могли освобождаться от таможенного досмотра.

Следует отметить, что государство приняло действенные меры для снижения издержек грузоперевозчиков. Однако серьезное нарушение норм таможенного законодательства добросовестным участником ВЭД вело к автоматическому лишению данного статуса и росту временных и соответственно материальных издержек на проведение таможенных операций. Таким образом, этот механизм являлся обоюдовыгодным как для государства, так и для перевозчиков и тем самым позволял минимизировать количество нарушений законодательства и обеспечить полноту и своевременность поступления платежей в бюджет.

Указ Президента Республики Беларусь от 18.07.2011 № 319 «О некоторых вопросах таможенного регулирования, об осуществлении деятельности в сфере таможенного дела и уполномоченных экономических операторах» издан в целях обеспечения применения в Республике Беларусь **Договора о Таможенном кодексе Таможенного союза от 27.11.2009**, иных международных договоров государств – членов Таможенного союза в рамках Евразийского экономического сообщества и решений Комиссии Таможенного союза, регулирующих таможенные правоотношения в Таможенном союзе.

Также Указом утверждены два положения, которые имеют существенную значимость для работы многих субъектов хозяйствования, связанных с внешнеэкономической деятельностью:

- ◇ Положение об осуществлении деятельности в сфере таможенного дела;
- ◇ Положение о порядке выдачи свидетельства о включении в реестр уполномоченных экономических операторов и его отзыве.

Указом определено, что лица, обладающие на дату вступления в силу Указа статусом «Добросовестный участник внешнеэкономической деятельности», со дня вступления в силу Указа признаются уполномоченными экономическими операторами.

В отличие от статуса «Добросовестный участник внешнеэкономической деятельности», который присваивался на три года, статус уполномоченного экономического

оператора будет действовать бессрочно и прекращает свое действие при принятии Государственным таможенным комитетом Республики Беларусь решения об отзыве свидетельства по обоснованным основаниям.

Значительная часть Указа посвящена урегулированию вопросов деятельности соответствующих лиц в сфере таможенного дела:

- ◇ таможенные представители;
- ◇ таможенные перевозчики;
- ◇ владельцы складов временного хранения;
- ◇ владельцы таможенных складов.

Важным для заинтересованных лиц является то, что Указ определяет порядок и условия включения заинтересованных лиц в реестры таможенных представителей, таможенных перевозчиков, владельцев складов временного хранения и владельцев таможенных складов. В частности, определены перечни документов, которые необходимо представлять в Государственный таможенный комитет Республики Беларусь для такого включения.

Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 02.08.2007 № 982 «О некоторых вопросах допущения транспортных средств к перевозке товаров под таможенными пломбами и печатями» было отменено в связи с принятием Постановления Совета Министров Республики Беларусь 14 октября 2011 г. № 1374 «О некоторых вопросах таможенного регулирования, внесении изменений и дополнений в некоторые постановления Совета Министров Республики Беларусь и признании утратившими силу некоторых постановлений Совета Министров Республики Беларусь».

Действие настоящего Положения распространяется на заблаговременное допущение автомобильных транспортных средств, прицепов, полуприцепов и контейнеров к перевозке товаров под таможенными пломбами и печатями. Положение также утверждало порядок выдачи свидетельства о допущении транспортного средства к перевозке товаров под таможенными пломбами и печатями и его форме.

Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 01.08.2007 № 977 «О некоторых вопросах обеспечения исполнения налогового обязательства по уплате таможенных пошлин, налогов» отменено в связи с принятием Постановления Совета Министров Республики Беларусь 14 октября 2011 г. № 1374 «О некоторых вопросах таможенного регулирования, внесении изменений и дополнений в некоторые постановления Совета Министров Республики Беларусь и признании утратившими силу некоторых постановлений Совета Министров Республики Беларусь».

Положением определялись условия и порядок признания юридических лиц и индивидуальных предпринимателей в качестве поручителя перед таможенными органами.

В качестве поручителя перед таможенными органами могли выступать лица:

- ◇ осуществляющие хозяйственную деятельность не менее 3 лет со дня государственной регистрации (с учетом реорганизации при условии правопреемственности);
- ◇ обеспечившие представление гарантии выполнения своих обязательств как поручителя в форме:
- ◇ банковской гарантии либо поручительства банков и небанковских кредитно-финансовых организаций, включенных в реестр банков и небанковских кредитно-финансовых организаций, который ведет Государственный таможенный комитет;
- ◇ внесения денежных средств на текущий счет таможенного органа.

На данный момент продолжается замена банковских гарантий «допуска» на гарантии за счет средств специального финансового фонда Ассоциации «БАМАП». Оформление указанных договоров вместо банковских гарантий позволило сэкономить членам 100 тысяч долларов США.

Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 13.06.2007 № 788 «Об утверждении Положения о порядке осуществления таможенного сопровождения» определяет порядок организации таможенного сопровождения». Постановлением также определено, что расходы, возникающие у перевозчика в связи с осуществлением таможенного сопровождения, таможенными органами не возмещаются. Таможенное сопровождение позволяет избежать вынужденных простоев на границе и сократить расходы на перевозку.

3.1.3. Таможенное законодательство

Особое значение при международных перевозках имеет таможенное законодательство. В этой связи проанализируем основные правовые акты таможенных органов Республики Беларусь.

Первый **Таможенный кодекс** независимой Беларуси был введен в действие с 1 июля 1993 г. Постановлением Верховного совета Республики Беларусь. Таможенный кодекс состоял из 91 статьи, объединенных в 7 разделов.

В декабре 1997 г. Национальным собранием Республики Беларусь был принят и одобрен и 17 июля 1998 г. введен в действие второй Таможенный кодекс Республики Беларусь, во многом унифицированный с таможенным Кодексом Российской Федерации. Со вступлением в силу Кодекса и Закона «О Таможенном тарифе» в истории белорусской таможенной службы начался новый период. Кодекс состоял из 273 статей, объединенных в 15 разделов.

Данный Таможенный кодекс Республики Беларусь был подготовлен в условиях таможенного союза с Российской Федерацией и поэтому фактически аналогичен Таможенному кодексу Российской Федерации 1993 г., действовавшему до 1 января 2004 г. В новом документе был тщательно проработан механизм таможенного регулирования внешнеэкономической деятельности. Кодекс стал правовой базой новых отношений белорусской экономики с мировой экономикой. Было введено 15 таможенных режимов, определявших условия перемещения товара через таможенную границу Республики Беларусь. Новые таможенные режимы позволили на льготных условиях развивать в стране импортозамещающие производства, ориентированные на экспорт готовой, высокотехнологичной продукции. Особое внимание в кодексе стало уделяться правоохранительной деятельности таможенных органов. Впервые законодательно они определены как органы дознания по делам о контрабанде и другим преступлениям в сфере таможенного дела. Был расширен перечень составов преступлений и категорий нарушений таможенных правил, по сравнению с 14 составами административных таможенных правонарушений в кодексе 1993 г. в кодексе 1998 года их стало 51. Необходимо отметить, что впоследствии в кодекс постоянно вносились изменения и дополнения, отражающие развитие экономики, права и таможенного дела в республике. Так, в декабре 2001 г. в закон была введена Глава 28/1 Особенности таможенного контроля в отношении товаров, содержащих объекты интеллектуальной собственности.

Последующее развитие таможенного регулирования в Республике Беларусь связано с принятием в 2007 году нового Таможенного кодекса Республики Беларусь и ратификация в 2010 году Договора о Таможенном кодексе Таможенного союза.

Таможенное дело в Республике Беларусь составляют: таможенная политика Республики Беларусь, а также порядок и условия перемещения через таможенную границу Республики Беларусь товаров и транспортных средств, взимания таможенных платежей, таможенное оформление, таможенный контроль и другие средства проведения таможенной политики в жизнь.

Целями таможенной политики Республики Беларусь являются обеспечение наиболее эффективного использования инструментов таможенного контроля и регулирования товарообмена на таможенной территории Республики Беларусь, участие в реализации торгово-политических задач по защите белорусского рынка, стимулированию развития национальной экономики, содействию в проведении структурной перестройки и других задач экономической политики Республики Беларусь, иные цели, определяемые Президентом, Парламентом и Правительством Республики Беларусь.

Основными средствами реализации таможенной политики Республики Беларусь являются:

- ◇ установление тарифных и нетарифных мер государственного таможенного регулирования;
- ◇ осуществление государственного таможенного контроля таможенными органами Республики Беларусь;
- ◇ участие Республики Беларусь в таможенных союзах и иных формах интеграции экономических связей с другими государствами.

Эволюцию Таможенного дела можно проследить, анализируя приказы Государственного таможенного комитета Республики Беларусь.

Приказ Государственного таможенного комитета Республики Беларусь от 16.06.1995 № 163-ОД «Об утверждении Положения о порядке применения Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП 1975 г.)». Данный приказ способствует упорядочению таможенного оформления и таможенного контроля за товарами, перевозимыми с применением книжки МДП. Гарантской ассоциацией при перевозке товаров под таможенным надзором с соблюдением процедуры МДП является Белорусская Ассоциация международных автомобильных перевозчиков (БАМАП). Конвенция позволяет уменьшить трудности, с которыми сталкиваются перевозчики, а также дает таможенным органам приемлемую для работы международную систему контроля. Применение книжки МДП освобождает перевозчика от необходимости представлять гарантии, предусмотренные национальными правилами, по оплате таможенных пошлин и сборов, а также позволяет не предъявлять груз к таможенному досмотру на промежуточных таможенных пунктах. В результате применения этих документов повышается оперативность перевозок, сокращаются транспортные расходы.

Для таможенных органов применение системы МДП позволяет:

- ◇ снизить обычные требования национальных транзитных процедур (в отношении мер таможенного контроля на границах);
- ◇ избавляет от необходимости физического досмотра в странах транзита, за исключением проверки пломб и внешних условий грузового отделения или контейнера и проверки сопроводительных документов;

- ◇ обеспечивает уплату пошлин и сборов, по которым существует риск неуплаты, в пределах до USD 50000 или 60000 EUR за перевозку МДП;
- ◇ снижает риск предоставления неточной информации таможенным органам. Для транспортных операторов система МДП дает следующие преимущества:
- ◇ перемещать товары через национальные границы при минимальном вмешательстве таможенных органов и вызванных тем самым задержках;
- ◇ уменьшить время ожидания на границах;
- ◇ позволяет экспортерам и импортерам проще выбрать вид транспорта, наиболее подходящего для их нужд, путем снижения препятствий для международных автомобильных перевозок, вызванных таможенным контролем;
- ◇ позволяет использовать упрощенную документацию;
- ◇ предоставляет доступ в 57 стран;
- ◇ избавляет от необходимости вносить гарантию уплаты налогов и пошлин на транзитных границах;
- ◇ предоставляет малым и средним транспортным операторам конкурентоспособный выход на мировые рынки при сохранении их коммерческой независимости.

Приказ Государственного таможенного комитета Республики Беларусь от 15.07.1998 № 256-ОД «О введении в действие «Положения о порядке применения Таможенной конвенции о карнете АТА для временного ввоза товаров и Конвенции о временном ввозе».

Приказ предназначен для реализации положений Таможенной конвенции о карнете АТА для временного ввоза товаров и Конвенции о временном ввозе в целях упрощения процедур таможенного оформления и контроля за товарами, ввозимыми на таможенную территорию Республики Беларусь с освобождением от обложения таможенными пошлинами, налогами. Белорусская торгово-промышленная палата (ТПП) признана гарантирующей ассоциацией. И в случае несоблюдения держателем карнета АТА условий таможенного режима временного ввоза товаров с момента их ввоза на таможенную территорию Республики Беларусь ТПП является гарантом перед таможенными органами Республики Беларусь уплаты соответствующих таможенных платежей. Карнет АТА заменяет таможенные декларации и позволяет осуществлять беспошлинное, упрощенное и ускоренное оформление временного ввоза товаров в связи с проведением выставок и ярмарок, а также для перемещения через границу товарных образцов, профессионального оборудования и некоторых других категорий товаров. В приказе имеется перечень товаров, подлежащих полному освобождению от обложения таможенными пошлинами, налогом на добавленную стоимость и акцизами при временном ввозе на таможенную территорию Республики Беларусь по карнетам АТА.

Данный Приказ о применении карнет АТА дает следующие возможности:

- ◇ ускоренное и более дешевое таможенное оформление временно ввозимых товаров, которое сводится к тому, что сотрудник таможни делает специальные отметки на корешке соответствующего листа карнета, отрывая и оставляя себе остальную часть этого листа. Другие таможенные документы, предусмотренные в этом случае национальным законодательством соответствующей страны, не оформляются;
- ◇ отсутствие необходимости при временном ввозе товаров в качестве обеспечения уплаты таможенных платежей предоставлять различные залоги, депозиты, банковские гарантии и т.п., поскольку сам карнет является такой международной финансовой гарантией;

- ◇ срок действия карнета АТА составляет 1 год;
- ◇ возможность, при соответствующем оформлении карнета АТА, посещать в течение одного года не одну, а несколько стран.

Постановление ГТК Республики Беларусь от 12.11.2002 № 92 «Об утверждении Положения о порядке допуска физических и юридических лиц, осуществляющих международные автомобильные перевозки, к процедуре МДП и пользованию книжками МДП». Постановление определяет порядок допуска физических и юридических лиц, осуществляющих международные автомобильные перевозки грузов, к процедуре МДП и пользованию книжками МДП, а также приостановления, прекращения, возобновления действия и отзыва разрешения на допуск к процедуре МДП и пользованию книжками МДП. Разрешение на допуск оформляется Ассоциацией международных автомобильных перевозчиков «БАМАП». Постановлением установлены к перевозчикам более жесткие требования, необходимые для получения допуска. Статистика свидетельствует о том, что принятые меры позволили стабилизировать ситуацию и существенно снизить количество нарушений процедуры МДП, приходящихся на долю белорусских перевозчиков.

Постановление ГТК Республики Беларусь от 30.06.2007 № 73 «О порядке выдачи разрешений на ввоз (вывоз) транспортных средств международной перевозки и о таможенных операциях при завершении процедур ввоза (вывоза) транспортных средств международной перевозки». Постановление отменено в связи с принятием Постановления Государственного таможенного комитета Республики Беларусь 1 июля 2011 г. № 30 «О внесении изменений, признании утратившими силу некоторых постановлений государственного таможенного комитета Республики Беларусь и отдельных структурных элементов постановлений Государственного таможенного комитета Республики Беларусь».

В данном Постановлении был определен порядок выдачи разрешений на ввоз (вывоз) транспортного средства международной перевозки (ТСМП), а также порядок осуществления таможенных операций при завершении процедур ввоза (вывоза) ТСМП.

В Таможенном кодексе Республики Беларусь от 04.01.2007 № 204-З впервые транспортные средства были отнесены к товарам, и соответственно их таможенное оформление необходимо было осуществлять в таком же порядке, как и остальные категории товаров. Для использования товаров в соответствии с процедурой ввоза (вывоза) ТСМП необходимо было получить разрешение таможенных органов. Становилось очевидным, что необходимо упрощать таможенное оформление отдельных категорий транспортных средств, в частности, ТСМП. С отменой данного Постановления перевозчики сократили время на оформление и простой на границе ТСМП.

Постановление ГТК Республики Беларусь от 22.06.2007 № 58 «О таможенном документе, используемом в качестве документа таможенного транзита, и порядке его заполнения». Постановление отменено в связи с принятием Постановления Государственного таможенного комитета Республики Беларусь 4 октября 2011 г. № 39 «О признании утратившими силу постановлений Государственного таможенного комитета Республики Беларусь от 22 июня 2007 г. № 58 и от 19 февраля 2008 г. № 22»

Постановление устанавливало, что:

- ◇ в качестве документа таможенного транзита может использоваться таможенный документ, состоящий из основного бланка формы ДТТ-1 и необходимого числа дополнительных бланков формы ДТТ-2, число которых определяется количеством наименований товаров;
 - ◇ вместо бланков формы ДТТ-2 могут использоваться отгрузочные спецификации.
- Утверждало Инструкцию о порядке заполнения таможенного документа, используемого в качестве документа таможенного транзита.

Постановление ГТК Республики Беларусь от 28.06.2007 № 67 «О форме и порядке оформления таможенных документов, представлении таможенных и иных документов таможенным органам и порядке регистрации таких документов». Постановление отменено в связи с принятием Постановления Государственного таможенного комитета Республики Беларусь 1 июля 2011 г. № 30 «О внесении изменений, признании утратившими силу некоторых постановлений государственного таможенного комитета Республики Беларусь и отдельных структурных элементов постановлений Государственного таможенного комитета Республики Беларусь»

Постановление утверждало:

- ◇ Инструкцию о порядке оформления и регистрации таможенных и иных документов, представляемых при таможенном оформлении для помещения товаров под таможенный режим, и таможенных документов, выдаваемых таможенными органами по результатам таможенного оформления;
- ◇ Инструкцию о порядке регистрации таможенных операций, совершаемых при прибытии товаров на таможенную территорию и убытии с такой территории;
- ◇ Инструкцию о порядке регистрации таможенных операций, совершаемых при выдаче разрешения на таможенный транзит, завершении процедуры таможенного транзита, формах некоторых таможенных документов;
- ◇ Инструкцию о порядке регистрации таможенных операций, связанных с ввозом (вывозом) транспортных средств международной перевозки, и разрешений на ввоз (вывоз) транспортных средств международной перевозки;
- ◇ Инструкцию о порядке регистрации таможенных операций, совершаемых при размещении товаров в зоне таможенного контроля (ведомственного пункта таможенного оформления).

Постановление Государственного таможенного комитета Республики Беларусь от 29.06.2007 № 70 «Об утверждении Инструкции о порядке совершения таможенных операций при таможенной процедуре таможенного транзита». Инструкция о порядке совершения таможенных операций при таможенной процедуре таможенного транзита определяет:

- ◇ порядок выдачи разрешения на таможенный транзит;
- ◇ порядок продления срока таможенной процедуры таможенного транзита;
- ◇ таможенные операции, связанные с изменением места доставки товаров;
- ◇ порядок выдачи разрешений на разгрузку, перегрузку (перевалку) и иные грузовые операции с товарами, а также замену транспортных средств, перевозящих товары, и порядок уведомления таможенных органов о совершении таких операций;

- ◇ меры, принимаемые таможенными органами при аварии, действии непреодолимой силы или иных обстоятельствах при таможенной процедуре таможенного транзита;
- ◇ форму подтверждения прибытия транспортного средства в место доставки;
- ◇ форму таможенного документа, свидетельствующего о завершении таможенной процедуры таможенного транзита;
- ◇ форму и порядок удостоверения таможенным органом доставки товаров в место, не являющееся пунктом таможенного оформления;
- ◇ порядок прекращения таможенной процедуры таможенного транзита.

3.1.4. Эволюция системы управления в области таможенного дела

В апреле 1990 г. приказом Главного управления Государственного таможенного комитета СССР было создано Белорусское управление Государственного таможенного комитета, состоявшее из 4 таможен: Брестской, Гродненской, Минской и таможни «Западный Буг» — общей численностью около 1500 человек. Однако вскоре, 27 июля 1990 г., Верховный Совет БССР принял Декларацию о государственном суверенитете БССР, а через год, 20 сентября 1991 г., Верховный Совет Республики Беларусь постановлением № 1101-ХII «О таможенной службе Республики Беларусь» преобразовал Белорусское управление Государственного таможенного комитета СССР в Государственный таможенный комитет Республики Беларусь (ГТК) с подчинением ему таможенных учреждений СССР, расположенных на территории республики. С этого дня таможенная служба Беларуси открыла новую страницу своей истории.

28 ноября 1991 г. постановлением Совета Министров Республики Беларусь было утверждено Временное положение о ГТК, ставшим центральным таможенным органом Беларуси. Были определены главные задачи Комитета:

- ◇ организация и осуществление таможенного дела в республике;
- ◇ обеспечение в пределах своей компетенции надежной экономической безопасности Республики Беларусь;
- ◇ своевременное и полное внесение в бюджет таможенных пошлин;
- ◇ организация и ведение таможенной статистики и др.

В конце 1991 г. начался и процесс создания таможенной инфраструктуры. На границе Беларуси с Латвией и Литвой ГТК совместно с КГБ, Главным управлением погранвойск при Совете Министров и МВД республики стал разворачивать временные пункты пропуска. 18 ноября 1991 г. приказом еще существовавшего Таможенного комитета СССР на прибалтийском участке госграницы были созданы последние советские таможни: Браславская, Верхнедвинская, Вороновская, Островецкая, Ошмянская и Поставская.

В этот период главной задачей было срочное обеспечение таможенной охраной госграницы Беларуси протяженностью свыше 3 тысяч километров: с Россией — 1239 км, Украиной — 1037, Польшей — 398, Литвой — 650 и Латвией — 165 км. Только за 1992–1994 гг. на границе с Литвой и Латвией было обустроено по временной схеме 13 пунктов пропуска.

27 февраля 1992 г. Совет Министров Республики Беларусь утвердил структуру центрального аппарата ГТК: управление организации таможенного контроля и борьбы с контрабандой и нарушениями таможенных правил; экономическое управление; управление капитального строительства и эксплуатации таможенных учреждений; техническое управление;

управление делами; юридический отдел; отдел тарифного регулирования таможенных доходов и платежей и отдел кадров.

13 марта 1992 г. постановлением Верховного Совета Республики Беларусь был введен в действие Закон «Об основах организации таможенной службы Республики Беларусь». В результате была создана единая таможенная система, включавшая ГТК, региональные таможни, таможни и таможенные посты. Тогда же белорусским парламентом была одобрена и «Концепция таможенной политики».

В том же году с учетом позитивного опыта Таможенного кодекса ЕС началась разработка первого белорусского Таможенного кодекса и Закона «О таможенном тарифе». Это были чрезвычайно необходимы правовые акты, так как до их появления ввоз и вывоз товаров регулировался лишь Законом от 10 января 1992 г. «О налоге на экспорт и импорт».

Нужно отметить, что таможенное законодательство Республики Беларусь сразу начало развиваться в русле гармонизации и унификации с международными нормами и стандартами при непосредственном участии самой республики в международном сотрудничестве в этой области, ставшей в 1993 г. членом Совета Таможенного Сотрудничества.

10 марта 1992 г. была создана Минская центральная таможня, основной задачей которой было таможенное оформление и таможенный контроль имущества дипломатических и иных представительств иностранных государств и международных организаций и лиц, пользующихся таможенными льготами, а также грузов, поступающих по линии гуманитарной помощи. 27 октября 1992 г. Гродненская и Минская таможни преобразовываются в региональные (ГРТ и МРТ). В зоне ответственности МРТ оказались таможенные учреждения Минской, Витебской, Могилевской и Гомельской областей. К ней в подчинение переходили Браславская, Верхнедвинская и Поставская таможни, а также новые таппосты: Бобруйский, Солигорский, Молодеченский, Мозырский и др.

31 декабря 1992 г. принято постановление Совета Министров Республики Беларусь «О дополнительных мерах по организации таможенного контроля в Республике Беларусь», в котором, в целях защиты экономических интересов и совершенствования таможенной политики, ГТК совместно с Главным управлением пограничных войск при Совете Министров и МВД предусматривалось развернуть на таможенной границе с Россией и Украиной пунктов таможенного оформления (ПТО) по временной схеме. Во исполнение этого приказом Председателя Комитета от 22 марта 1993 г. были образованы Витебская, Мозырская, Полоцкая, Кричевская, Оршанская, Пинская таможни, авиатаможня «Минск-2», а приказом от 4 мая 1993 г. — Гомельская и Могилевская таможни.

Всего на май 1993 г. в Беларуси имелось 20 таможен. Кроме вышеуказанных на территории страны уже действовали: Браславская, Брестская, Верхнедвинская, Вороновская, ГРТ, «Западный Буг», МРТ, МЦТ, Островецкая, Ошмянская, Поставская. Существовали проекты открытия таможен в Барановичах и Волковыске. Это было наибольшее количество таможен за весь новейший период истории Беларуси.

22 марта 1993 г. издан приказ ГТК РБ № 72-ОД «О создании таможенных организаций», и таможенные посты МРТ стали преобразовываться в таможни. Новые таможенные структуры интенсивно развивались. Если на Новополоцком таможенном посту работало 20 человек, то уже в Полоцкой таможне штатная численность достигала 172 человека.

Происходило совершенствование структуры и разворачивание некоторых отделов в управления центрального аппарата. Так, в 1993 г. были созданы: управление по борьбе с контрабандой и АТП, инспекция по личному составу, управление кадров и профподготовки и др.

Принес ряд существенных изменений и 1994 г., когда Президент Республики Беларусь впервые утвердил «Положение о Государственном таможенном комитете Республики Беларусь», определив его главные задачи, структуру и правоохранный статус.

Таким образом, в первой половине 1990-х гг. постепенно решались основные проблемы организации национальной таможенной службы, определялись направления таможенной политики, создавалась правовая база.

6 января 1995 г. стало началом очередного этапа развития таможенной службы Республики Беларусь. В этот день Руководители Республики Беларуси и Российской Федерации, стремясь к дальнейшему развитию сбалансированных и взаимовыгодных экономических отношений, подписали в Минске Соглашение о Таможенном союзе. Экспорт товаров между нашими странами стал осуществляться без взимания таможенных пошлин. Торговля же с третьими странами начала вестись на основе единого тарифа. Отметим при этом, что в 1996 г. российский транзит через Республику Беларусь составил 70% от общего показателя.

В рамках реализации Соглашения была произведена реорганизация Оршанской, Гомельской, Витебской, Полоцкой и Верхнедвинской таможен. Было упразднено 18 ПТО на белорусско-российской границе. В январе 1996 г. ликвидирована Кричевская таможня, а в августе на восточной таможенной границе дополнительно было снято еще 7 ПТО. Началась работа по унификации таможенного законодательства в рамках Таможенного союза.

21 февраля 1995 г. был сделан второй шаг в направлении создания единого таможенного пространства — в Минске главами государств было подписано Соглашение о единстве управления двумя таможенными службами. Соглашение предусматривало создание специального Представительства российской таможенной службы. 25 апреля 1995 г., Правительством Российской Федерации принято Постановление № 422 «О создании Представительства таможенной службы Российской Федерации при ГТК Республики Беларусь».

Деятельность Представительства, созданного 11 мая 1995 г. приказом Председателя ГТК России, осуществлялась в основном в соответствии с Соглашением от 21 февраля 1995 г. Важнейшими его функциями стали — обеспечение реализации Соглашения о единстве управления таможенными службами, согласование решений таможенных служб двух государств по развитию таможенной инфраструктуры, повышение эффективности таможенного контроля, организация обмена информацией по всему спектру вопросов таможенного дела, выработка предложений по унификации законодательств в сфере таможенного дела, совместное участие с таможенными органами Беларуси в реализации мер, направленных на пресечение таможенных правонарушений, незаконного оборота наркотических и психотропных средств, ядовитых и взрывчатых веществ, оружия и культурных ценностей через внешнюю границу Таможенного союза в пределах Республики Беларусь.

Учитывая важность теснейших контактов и непосредственного присутствия специалистов Представительства на белорусском участке внешней границы союзного государства со странами кандидатами в члены ЕС: Польшей, Литвой и Латвией, в качестве советников при начальниках Брестской таможни, таможни «Западный Буг», Гродненской

региональной и Ошмянской таможен были направлены по одному сотруднику. 14 сентября 1995 г. были образованы Гродненское и Брестское региональные направления Представительства. Их главной задачей стало содействие белорусским таможенникам в проведении таможенного контроля и таможенного оформления товаров российского направления. Кроме того, региональные сектора Представительства действовали до конца 1996 г. в Полоцке, в 1995–97 гг. — Пинске, в Гомеле — 1995–97 и 2000–2002 гг.

После подписания 8 декабря 1999 г. Договора о создании Союзного государства Беларуси и России, в рамках союзного Таможенного комитета продолжилась разработка единых нормативных актов о таможенном деле, единых мер тарифного и нетарифного регулирования внешней торговли.

На ноябрь 1997 г. на территории РБ находилось 18 таможен: «Западный Буг», Брестская, Пинская, Поставская, Браславская, Верхнедвинская, Полоцкая, Витебская, Оршанская, Мозырская, Гомельская, Ошмянская, Вороновская, Гродненская региональная, Минская региональная таможня, «Минск-2», Минская центральная таможня и Могилевская. В связи с активизацией международной торговли назрела необходимость срочной трансформации приграничной и внутренней таможенной инфраструктуры в соответствии с возросшими нагрузками и европейскими стандартами. В 1997 г. была разработана «Концепция развития приграничной инфраструктуры на границе Республики Беларусь», а в начале 1999 г. на ее основе была создана «Комплексная программа развития приграничной инфраструктуры Республики Беларусь». В результате, в основном за счет средств Союзного государства, а также Программы ТАСИС обустроены приграничные пункты пропуска «Варшавский мост», «Козловичи», входящих в состав таможни «Западный Буг», «Новая Гута» Гомельской и «Каменный Лог» Ошмянской таможни.

В 1997 г. в ГТК была утверждена «Концепция создания Единой автоматизированной информационной системы таможенных органов Республики Беларусь», что позволило ускорить получение информации, необходимой для принятия решений при осуществлении операций таможенного оформления и контроля.

В этот период таможенное ведомство активно действовало в трех основных направлениях:

- ◇ таможенный контроль, направленный на полноту взимания таможенных платежей и не создающий искусственных препятствий участникам ВЭД;
- ◇ борьба с таможенными правонарушениями;
- ◇ проверка финансово-хозяйственной деятельности лиц, участвующих во внешнеторговых операциях.

Доля средств, поступающих от деятельности таможенной службы в республиканский бюджет в это время постоянно росла: 1994 г. — 4,3%; 1995 — 10,6%; 1996 — 19,7%; 1997 г. — 29,4%; 1998 г. — 24,9%; 1999 г. — 25,4%; 2000 г. — 24%, 2001 г. — 28,6%. В валюте она была еще больше, например, в 1999 г. — 65,6%.

К 2001 г. ГТК Республики Беларусь были подчинены 18 таможен, 200 ПТО, из которых 51 пункт являлся пограничным. Но не все из таможен работали достаточно эффективно. Так, в 1999 г. лишь 6 — МРТ, ГРТ, Гомельская, Могилевская, Брестская и таможня «Западный Буг» внесли 80% от общей суммы платежей.

Таким образом, во второй половине 1990-х гг. белорусская таможенная служба окончательно сформировалась.

В настоящее время национальную систему таможенных органов Беларуси образуют ГТК Республики Беларусь и таможи (являются государственными органами, обладающими правами юридического лица). Необходимо отметить, что названные органы составляют единую систему.

При этом ГТК непосредственно подчинены таможи, а также создаваемые им организации, деятельность которых способствует выполнению функций, возложенных на таможенные органы. Система таможенных органов не является статичной, для успешной реализации своих функций она может изменяться. Например, по согласованию с Президентом Республики Беларусь ГТК может создавать новые таможи, а также ликвидировать уже существующие.

Функции таможенных органов закреплены в ст. 313 ТК, в соответствии с которой таможенные органы выполняют следующие основные функции:

- ◇ осуществляют таможенное оформление и таможенный контроль, создают условия, способствующие ускорению товарооборота через таможенную границу;
- ◇ взимают таможенные платежи, контролируют правильность их исчисления и своевременность уплаты, принимают меры по принудительному взысканию таможенных платежей;
- ◇ обеспечивают соблюдение порядка перемещения товаров через таможенную границу;
- ◇ осуществляют контроль за соблюдением запретов и ограничений на ввоз товаров в Республику Беларусь и их вывоз из Республики Беларусь, установленных законодательством и (или) международными договорами Республики Беларусь по основаниям экономического и неэкономического характера;
- ◇ обеспечивают в пределах своей компетенции защиту прав интеллектуальной собственности;
- ◇ ведут борьбу с контрабандой и иными преступлениями, административными правонарушениями, производство по делам о которых отнесено к компетенции таможенных органов, пресекают незаконный оборот через таможенную границу наркотических средств, оружия, культурных ценностей, радиоактивных веществ, видов животных и растений, находящихся под угрозой исчезновения, их частей и дериватов, объектов интеллектуальной собственности, других товаров, а также оказывают содействие в борьбе с международным терроризмом и пресечении незаконного вмешательства в аэропортах Республики Беларусь в деятельность международной гражданской авиации;
- ◇ осуществляют в пределах своей компетенции налоговый, валютный, экспортный и иные виды контроля, право на осуществление которых или на участие в осуществлении которых предоставлено таможенным органам в соответствии с законодательством;
- ◇ ведут таможенную статистику внешней торговли Республики Беларусь и специальную таможенную статистику;
- ◇ обеспечивают выполнение международных обязательств Республики Беларусь в части, касающейся таможенного дела, осуществляют сотрудничество с таможенными и иными компетентными органами иностранных государств, международными организациями, занимающимися вопросами таможенного дела;
- ◇ осуществляют информирование и консультирование по вопросам таможенного регулирования и иным вопросам, входящим в компетенцию таможенных органов, обеспечивают в установленном порядке государственные органы, организации и граждан информацией по таможенным вопросам;

- ◇ осуществляют подготовку, переподготовку и повышение квалификации должностных лиц таможенных органов;
- ◇ проводят научно-исследовательские работы в области таможенного дела.

Следует, однако, помнить, что Совет Министров Республики Беларусь (если иное не определено Президентом Республики Беларусь), вправе определять компетенцию таможен в части осуществления ими отдельных функций, возложенных на таможенные органы, совершения определенных таможенных операций, а также зоны их оперативной деятельности.

Органом, осуществляющим непосредственное руководство таможенным делом в Республике Беларусь, является ГТК.

Правовой статус ГТК регулируется Положением о Государственном таможенном комитете Республики Беларусь, утвержденном Указом Президента Республики Беларусь.

Это, безусловно, ключевой государственный орган в данной сфере, поскольку он ближе к сфере таможенного дела, чем стоящие над ним Президент и Правительство, но и не замкнут на выполнении непосредственной работы таможен. Таким образом, Государственный таможенный комитет Республики Беларусь является республиканским органом государственного управления, который проводит государственную таможенную политику, обеспечивает в пределах своей компетенции экономическую безопасность Республики Беларусь, осуществляет регулирование и управление в сфере таможенного дела и координирует в этой сфере деятельность других республиканских органов государственного управления и иных организаций. ГТК, как и другие таможенные органы, является правоохранительным органом, при этом, как и другие республиканские органы государственного управления ГТК является юридическим лицом.

ГТК подчиняется Совету Министров Республики Беларусь, а по отдельным вопросам деятельности, предусмотренным законодательными актами, — исключительно Президенту Республики Беларусь.

Основными задачами ГТК являются:

- ◇ проведение государственной таможенной политики, осуществление регулирования и управления в сфере таможенного дела и координация в этой сфере деятельности других республиканских органов государственного управления и иных организаций;
- ◇ обеспечение в пределах своей компетенции экономической безопасности Республики Беларусь, защита ее экономических интересов;
- ◇ разработка и применение средств таможенного регулирования в целях развития торгово-экономических отношений Республики Беларусь;
- ◇ организация и совершенствование таможенного контроля и таможенного оформления, создание условий, способствующих ускорению товарооборота через таможенную границу Республики Беларусь, развитию внешнеэкономической деятельности организаций и граждан, обеспечение реализации этих мер;
- ◇ предупреждение и пресечение контрабанды, иных преступлений, административных правонарушений в сфере таможенного дела;
- ◇ обеспечение выполнения международных обязательств Республики Беларусь в части, касающейся таможенного дела.

Следует также сказать о том, что непосредственное руководство деятельностью ГТК осуществляет Председатель Государственного таможенного комитета, который назначается на должность и освобождается от должности Президентом Республики Беларусь, а по своему статусу является министром.

В полномочия Председателя ГТК входит руководство таможенными органами и организациями, подчиненными ГТК; информирование Президента Республики Беларусь, Совета Министров Республики Беларусь и Государственного секретариата Совета Безопасности Республики Беларусь о состоянии таможенного дела в республике и мерах по его развитию; решение широкого круга организационных вопросов; издание приказов и подписание постановлений ГТК и организация контроля за их исполнением, а также осуществление иных полномочий.

3.1.5. Соглашения о торговле товарами между ЕС и Беларусью

В настоящее время основополагающим документом в сфере торгового сотрудничества ЕС и Республики Беларусь является Соглашение о партнерстве и сотрудничестве между Европейскими сообществами и их государствами-членами и Республикой Беларусь, которое было подписано в марте 1995 г. в Брюсселе. Соглашение содержит следующие основные положения:

- ◇ отношения сторон определялись как партнерство, что предполагало согласованные действия для достижения общих целей, признание общих принципов развития общества и государства, соблюдение прав человека, верховенство закона, демократия, рыночная экономика, соблюдение международных договоренностей;
- ◇ предусматривалось осуществление постоянного политического диалога между сторонами. Предполагалось, что на уровне министров политический диалог будет проходить в Совете по сотрудничеству, предусматривались регулярные встречи на уровне высших должностных лиц представителей ЕС и его государств-членов и Республики Беларусь;
- ◇ Беларусь определялась как государство, которое движется по пути экономических реформ и вследствие этого она получала право вводить определенные ограничения на импорт из стран ЕС;
- ◇ торговые отношения между ЕС и Беларусью развивались на основе режима наибольшего благоприятствования согласно положениям ГАТТ/ВТО, предусматривалось снятие количественных ограничений на импорт из Беларуси в ЕС ряда товаров, кроме текстиля, химических волокон и др.;
- ◇ стороны договорились о создании на основе принципов равноправия и взаимности правовых рамок развития предпринимательской деятельности, учреждения компаний, обращения финансов, капитала, заключения сделок, деятельность обществ, защиту интеллектуальной, промышленной и коммерческой собственности.

В апреле 1995 г. Соглашение о партнерстве и сотрудничестве было ратифицировано белорусским парламентом. Со стороны ЕС соглашение было ратифицировано парламентами девяти государств. В сентябре 1997 г. в соответствии с заключением Совета ЕС по Беларуси ратификация Соглашения государствами-членами ЕС была приостановлена.

Временное соглашение о торговле и вопросах, относящихся к торговле, между Европейским сообществом, Европейским объединением угля и стали, Европейским агентством по атомной энергии и Республикой Беларусь было подписано в Брюсселе в марте 1996 г. Данное соглашение вводило в действие торгово-экономическую часть Соглашения о партнерстве и сотрудничестве и действовало до вступления в силу СПС. В сентябре 1997 г. в соответствии с заключением Совета ЕС по Беларуси действие Временного соглашения было приостановлено.

Также в 2001 г. Европейским союзом совместно с ОБСЕ и Советом Европы в отношении Беларуси разработана «Пошаговая стратегия» (step by step). ЕС заявил о своей принципиальной готовности к диалогу с представителями власти и предложил реагировать на прогресс в области демократизации, предполагающий шаги на интеграцию в европейские структуры, и идти навстречу соответствующим пожеланиям с белорусской стороны. ЕС также не ограничивает диалог с Беларусью правительством, а предусматривает вести его прежде всего с гражданским обществом в Беларуси. В целом стратегия предусматривает постепенное улучшение отношений между Беларусью и ЕС на основе встречных шагов.

Европейский союз оказывает помощь Беларуси по линии различных программ. Наиболее значимой из них является программа ТАСИС (программа технической помощи странам СНГ). В течение 1991–1996 гг. по линии ТАСИС Беларусь получила около 54 млн. евро, а с учетом многосторонних программ содействия — около 76 млн. евро. Помощь по линии ТАСИС в 1997 г. г. составила 5 млн. евро, в 2000–2003 гг. — 5 млн. евро. В 1995 г. было предусмотрено выделение кредита для макроэкономических преобразований в размере 55 млн. евро на десять лет (первая транша в 30 млн. евро выделена в 1995 г.). Осуществлен ряд кредитных линий с помощью Европейского банка реконструкции и развития.

3.1.6. Исследования законодательства Европейского союза и Таможенного союза в области транспортной политики

Исследования законодательства ЕС, Республики Беларусь и стран-участниц Таможенного союза показали, что основные законодательные акты в сфере международных грузовых перевозок гармонизированы. Тем не менее, вопросы, связанные с прохождением таможенных процедур, размеров пошлин, перевозки опасных грузов, выдачи разрешений, материального обеспечения пограничных пунктов и другие требуют дальнейшей проработки и согласования,

В Республике Беларусь применяются следующие нормативные правовые акты, которые соответствуют международным договорам, конвенциям и соглашениям (Таблица 3.1).

Таблица 3.1. Сравнение международных нормативных актов и нормативных актов Республики Беларусь

Международные Нормативные акты	Нормативные акты Республики Беларусь
Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), 1956 г. и протокол к ней 1978г.	Правила автомобильных перевозок грузов. Утверждены постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 30 июня 2008 г. № 970 Об утверждении бланка международной товарно-транспортной накладной «CMR» и Инструкции по ее заполнению. Постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 24 июня 2004 г. № 23
Европейское Соглашение о Международной дорожной Перевозке опасных грузов (ДОПОГ), 1957г. (в редакции 2011г.)	Правила по обеспечению безопасной перевозки опасных грузов автомобильным транспортом в Республике Беларусь. Утверждены постановлением Министерства по Чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь 12.8.2010 № 61 Правила безопасного размещения и крепления грузов в кузове грузового автомобиля. Утверждены постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 10.10.2005 № 58

Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок, 1970 г. (в редакции 2003 г.)	Инструкция о порядке организации контроля и освидетельствования специальных транспортных средств, предназначенных для международных перевозок скоропортящихся пищевых продуктов. Решение Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь 5/8/2009 № 48
Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП 1975 г.)	Положение о порядке применения Таможенной Конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (книжки МДП, 1975 г.). Приказ Государственного Таможенного комитета Республики Беларусь от 16 июня 1995 г. №163-ОД. Положение о порядке допуска физических и юридических лиц, осуществляющих международные автомобильные перевозки, к процедуре Carnet TIR. Постановление Государственного Таможенного комитета Республики Беларусь от 12 ноября 2002 г. № 92 (в редакции постановления Государственного Таможенного комитета Республики Беларусь от августа, 02, 2006 г. № 60) Порядок выдачи и использования свидетельства о допущении транспортного средства международной перевозки к перевозке товаров под таможенными пломбами и печатями. Решение комиссии Таможенного союза от 22 июня 2011 г. № 676
Международная конвенция по безопасным контейнерам (КБК), 1972 г. (в редакции 2007 г.)	Порядок выдачи и использования свидетельства о допущении транспортного средства международной перевозки к перевозке товаров под таможенными пломбами и печатями. Решение комиссии Таможенного союза от 22 июня 2011 г. № 676
Карнет А.Т.А., 1961г.	Положение о порядке применения Таможенной конвенции о карнете АТА для временного ввоза товаров и Конвенции о временном ввозе. Приказ Государственного Таможенного комитета Республики Беларусь от 15 июля 1998 г. № 256-ОД
Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах , 1982 г.	Положение о порядке контроля за выполнением международных автомобильных перевозок по территории Белоруссии. Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 5/30/2008 № 776
Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур, 1973 г.	Таможенный кодекс Таможенного Союза от 11.27.2009 г.
Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения, 1996 г. (в редакции 2000 г.)	О присоединении Республики Беларусь к Европейскому соглашению о важнейших внутренних водных путях международного значения, 1996 г. Указ президента Республики Беларусь от 2.28.2008 № 133
Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА), 1975 г. (в редакции 2007 г.)	О присоединении Республики Беларусь к Европейскому соглашению о международных автомагистралях, 1975 г. Указ президента Республики Беларусь от 2.28.2008 № 133 Список имен и номеров международных автодорог. Постановление Совета министров Республики Беларусь от 3.12.2005 № 268

Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП), 1991 г. и протокол к нему от 1997 года о комбинированных перевозках по внутренним водным путям	О присоединении Республики Беларусь к Европейскому соглашению о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП), 1991 г. Указ президента Республики Беларусь от 1.22.1997 № 77 Закон «О транспортно-экспедиционной деятельности» от 13 июня 2006 г. № 124-З Правила транспортно-экспедиционной деятельности. Постановление Совета министров Республики Беларусь от 12.30.2006 г. № 1766
Европейское соглашение об основных международных железнодорожных линиях, 1985 г.	Нет соответствия
Соглашение о международном транспортном коридоре «Север-Юг», 2000 г.	Постановление Совета министров Республики Беларусь от 7.22.2003 г. № 971
Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении, 1951 г. (в редакции 2001 г.)	Устав железнодорожного транспорта общего пользования. Постановление Совета министров Республики Беларусь от 8.2.1999 № 1196 г. (в редакции 2007 г.)
Европейское соглашение, касающееся работы экипажей автотранспортных средств, выполняющих международные автомобильные перевозки (ЕСТР)	Инструкции о порядке использования тахографов на автомобилях. Решение Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 21.02.2008 г. № 8 Правила дорожного движения Республики Беларусь, 2005 г. (в редакции 2013 г.) Указ Президента Республики Беларусь от 11.28.2005 г. № 551 О некоторых вопросах функционирования системы цифровых тахографов. Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 11.06.2010 № 903
Венская Конвенция о дорожном движении 1968 г. Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожном движении (1968 г.), 1971 г. Конвенция о Дорожных знаках и сигналах 1968 г. К Европейскому соглашению, дополняющему Конвенцию о Дорожных знаках и сигналах (1968 года), 1971 г. Отчет по разметке дорог к Европейскому соглашению, дополняющему Конвенцию о Дорожных знаках и сигналах (1968 года), 1973	Правила дорожного движения Республики Беларусь, 2005 г. (в редакции 2013 г.) Указ Президента Республики Беларусь от 11.28.2005 г. № 551 Положение о порядке государственной регистрации и государственного учета транспортных средств, снятия с учета и внесения изменений в документы, связанные с регистрацией транспортных средств. Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 31.12. 2002 г. № 1849 СТБ 1140-99 Дорожные Знаки. Общие технические данные СТБ 1231-2000 Разметки дорог. Общие технические данные СТБ 1300-2007 Средства организации дорожного движения. Правила для приложений

Соглашение о принятии единых образных технических инструкций для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и / или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных подтверждений, выдаваемых на основе этих инструкций, 1958 г.	Об утверждении перечня продукции, услуг, персонала и иных объектов оценки соответствия, подлежащих обязательному подтверждению соответствия. Постановление Государственного комитета по стандартизации Республики Беларусь от 16 декабря 2008 г. № 60 (в редакции 2013 г.)
Соглашение о принятии единых образных условий для периодических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких исследований, 1997 г.	Инструкция о порядке выдачи и повторного размещения международного сертификата техосмотра Постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь 3.20.2008 г. № 31 Положение о порядке проведения государственного технического осмотра транспортных средств и их допуска к участию в дорожном движении. Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 4.30.2008 г. № 630 Положение о порядке выдачи разрешений на проведение диагностическими станциями государственного технического осмотра транспортных средств. Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 8.18.2009 г. № 1079 Положения о требованиях к диагностическим станциям. Решение Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 8.04.2009 г. № 73 Об установлении формы бланков диагностической карты транспортного средства, разрешение на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении. Постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 9.1.2011 г. № 52 СТБ 1280-2004 Дорожные транспортные средства. Требования безопасности к техническому состоянию и методы проверки. Изменение №1 СТБ 1641-2006 Транспорт дорожный. Требования к техническому состоянию по условиям безопасности движения. Методы проверки

В процессе исследований Институтом бизнеса и менеджмента технологий БГУ были собраны данные по объемам экспорта и импорта Беларуси, структуре экспорта и импорта в разрезе товарных групп, объемам экспорта и импорта основных видов продукции, грузообороту различными видами транспорта в тоннах и тонно-километрах, объемам основных видов продукции, транспортируемых железнодорожным транспортом, количеству транзитных поездов автотранспорта по территории Беларуси, выполненных белорусскими и иностранными перевозчиками. Собранные данные легли в основу прогноза потока товаров через Беларусь.

ИССЛЕДОВАНИЕ ГРУЗОПОТОКОВ МЕЖДУ СТРАНАМИ РЕГИОНА БАЛТИЙСКОГО МОРСКОГО И ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ

4.1. Двусторонние торговые отношения между Беларусью и Россией

Главными торговыми партнерами Беларуси являются Европейский Союз и Россия. В 2010 году общий торговый оборот между Беларусью и Россией составил 28,034 млрд. долл. США, а с Евросоюзом — 15,1 млрд. долл. США (из которых 48% со странами региона Балтийского моря).

Поскольку трубопроводный транспорт выходит за рамки данного исследования, то рассматриваются только потоки товаров, перевозимых железнодорожным и автомобильным транспортом. Их объемы достигли 14 млн. тонн в 2010 году (Таблица 4.1).

Таблица 4.1. Объемы грузов, перевозимых в двусторонних торговых отношениях между странами-участниками Таможенного союза в 2010 году

Страна	Беларусь	Казахстан	Россия	Общий экспорт
Беларусь		215	5952	6167
Казахстан	706		29423	30129
Россия	7918	6038		13956
Всего импорт	8624	6253	35375	50252

Источник: Интеграционный комитет ЕврАзЭС

Доля товаров, перевозимых автомобильным транспортом между Беларусью и Россией в двусторонней торговле, достигла 34% (4,722 тыс. тонн) в 2010 году. Объем грузов, перевозимых автомобильным транспортом, увеличился почти в 3 раза по сравнению с 2000 годом (Таблица 4.2). Однако прогнозируется, что темпы роста к 2015 и 2020 должны выровняться.

Таблица 4.2. Двусторонние торговые потоки между Беларусью и Россией, обслуживаемые автомобильным транспортом за 2000–2010 гг., тыс. т

Торговые потоки	2000	2005	2008	2009	2010	Прогноз 2015	Прогноз 2020
Экспорт	422	1.616	1.459	1.459	1.605	1.765	1.940
Импорт	1.228	3.188	3.533	3.026	3.117	3.420	3.770
Итого	1.650	4.804	4.992	4.485	4.722	5.185	5.710

Источник: Интеграционный комитет ЕврАзЭС

Причем 2/3 оборота грузопотока автомобильным автотранспортом идет на экспорт из Беларуси в Россию. Большинство товаров, перевозимых автотранспортом — это продукция сельского хозяйства и пищевой промышленности.

Позиция Беларуси по транзиту из/в Россию

ЕС является одним из важнейших торговых партнеров России. Сырье, экспортируемое Россией, в основном идет на рынок ЕС. Доля его составляет 90% экспорта России. В обмен ЕС поставляет в Россию продукцию с высокой добавленной стоимостью: машины, автомобили, товары повседневного спроса и т.д. Таким образом, объемы перевозок из России в несколько раз превышают объемы импортируемых в Россию товаров.

Беларусь является чрезвычайно важной транзитной страной для Российского экспорта и импорта. Не принимая во внимание трубопроводный транспорт, который, несомненно, занимает первое место в объемах экспорта, а также морской транспорт, Россия экспортировала 511,8 млн. тонн грузов по железной дороге и 6 млн. тонн автотранспортом в 2010 году. При этом экспортные перевозки из Российских морских портов достигли 404 млн. тонн в 2010 году.

Что касается импортных товаров, то 98,7 млн. тонн были доставлены по железной дороге и 19,1 млн. тонн автотранспортом. Оба потока экспорта и импорта приходят и уходят через различные транспортные коридоры: либо непосредственно в/из России, либо через третьи страны, такие как Беларусь, Украина и страны Балтии.

Транзитные потоки по Белорусской железной дороге составили 45,6 млн. тонн в 2010 году, из которых 95% или 43,3 млн. тонн, пришли в/из России. Это означает, что Белорусская железная дорога в 2010 году обработала около 8,5% внешнеторговых потоков России по железной дороге.

Грузовые транзитные коридоры также играют важную роль в транзите в / из России. 80% внешней торговли товарами, доставленных в Россию автотранспортом, пришли через Беларусь — в 2010 году 20 млн. тонн из 25,1 млн. тонн. Российские грузовые автомобильные операторы занимают 40% этого рынка, а белорусские — около 15% [Таблица 4.3]. В последнее время правительство России начало проводить весьма серьезную протекционистскую политику и намерено сократить долю иностранных операторов. Иностранные компании, особенно польские, испытывают серьезные проблемы при работе на российском рынке. Данное положение будет еще больше осложняться в будущем, так как Россия планирует сокращение количества выданных разрешений иностранным операторам. Из 20 млн. тонн «русского» транзита, транспортируемого по белорусским дорогам, 16 млн. тонн перевозится зарубежными операторами и до 4 млн. тонн белорусскими.

Рассматривая динамику транзитных поездок иностранных грузовых операторов через Беларусь, следует отметить, что число поездок является единственно возможным и объективным способом определить объемы транзита по автодороге. Так, если в 1994 г. объем транзита через Беларусь составлял 275 млн.т, то в 2010 г. он составил 1072 млн.т.

Суммируя данные по железнодорожному и автомобильному транзиту, получаем 63 млн. тонн «русского» транзита, который движется через Беларусь, из которых 43 млн. тонн были перевезены по железной дороге (8,5% Российского экспорта по железной дороге) и 20 млн. тонн по автодорогам (80% Российского экспорта по автодороге). В общей сложности, это 12% железнодорожного и автомобильного транзита. Физические объемы транзита увеличились почти в 4 раза с 1995 года. Еще 14 млн. тонн доставляются между Беларусью и Россией, что, по нашим оценкам, вдвое больше, чем между Беларусью и ЕС.

Всего внешнеторговый оборот грузов в Беларуси, перемещаемых железнодорожным и автомобильным транспортом превышает 100 млн. тонн ежегодно.

4.2. Анализ грузопотоков между государствами-членами Таможенного союза

Внешнеторговый оборот стран Таможенного союза в течение последних лет характеризуется уверенным ростом. Только по сравнению с 2005 годом совокупный торговый оборот между странами Таможенного союза увеличился в 2 раза (Таблица 4.3). Это объясняется сложившимися с советских времен пропорциями и структурой взаимной торговли, достаточно высокими темпами экономического роста в регионе, развитием сырьевых отраслей, формирующих массовые грузы, ростом торговли с соседними странами.

Таблица 4.3. Торговый оборот между государствами-членами Таможенного союза, \$ млн.

Торговый оборот в парах стран	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Россия–Беларусь	15834,0	19944,0	26074,0	30338,0	23400	28034,2	38607,7
Россия–Казахстан	9749,0	12807,0	16576,0	17204,0	12443,5	17450,8	23799,8
Беларусь–Казахстан	234,5	355,3	525,3	540,2	388,2	867,2	764,1
Совокупный товарооборот	25817,5	33106,3	43175,3	48082,2	36231,7	46352,2	63171,6

Источник: Интеграционный комитет ЕврАзЭС

Параллельно увеличивающемуся торговому обороту стремительными темпами возрастают и объемы грузоперевозок между странами союза. По оценкам экспертов Интеграционного комитета ЕврАзЭС, объем грузоперевозок к 2020 году возрастет до 490 млн. тонн, что почти в 4 раза больше показателей 2000 года. Несмотря на некоторое прогнозируемое замедление роста грузопотоков между государствами-членами таможенного союза, среднегодовой рост, согласно прогнозу, составит более 15%.

Представляется естественным, что столь быстро растущие грузопотоки между странами Таможенного союза уже в скором будущем потребуют модернизации и расширения мощностей транспортной инфраструктуры, прежде всего железнодорожных и автомобильных дорог и логистических центров.

4.3. Анализ Евразийских товаропотоков в направлении Азия–Европа

При анализе транспортных систем в евразийском сообщении с транзитной составляющей, необходимо учитывать три главных грузообразующих центра: КНР и Южную Корею в качестве основных партнеров европейских стран на Дальнем Востоке, способных увеличить транзитные перевозки, а также Индию, грузы из которой в потенциале способны частично выходить на Европу через маршруты Север-Юг.

В 2011 году КНР стала первым в мире экспортером (в стоимостном выражении) — \$1898 млрд. и вторым импортером — \$1743 млрд. (WTO 2012:28). Структура торговли основными товарными группами КНР с Европой и странами СНГ представлена в Таблице 4.4.

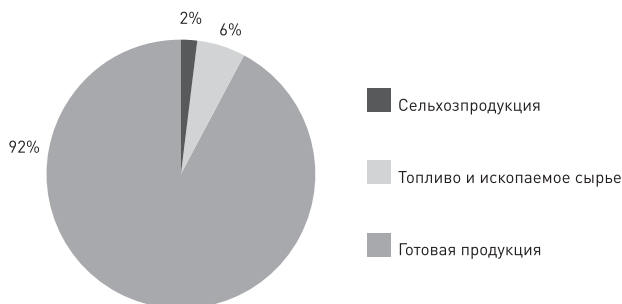
Таблица 4.4. Торговля товарами КНР со странами Европы и СНГ в 2011 г., \$ млрд.

Товарные позиции		Торговля всего		Европа		СНГ	
		Экспорт	Импорт	Экспорт	Импорт	Экспорт	Импорт
Сельхозпродукция		64,61	144,72	9,12	11,89	2,64	7,47
Топливо и ископаемое сырье		59,46	516,22	6,29	20,18	0,99	50,7
Готовая продукция		1771,86	1032,93	365,67	197,17	63,57	7,35
в том числе	Металлы	55,46	27,16	6,89	3,82	2,1	0,9
	Химпродукция	114,72	180,54	20,28	29,04	3,54	5,6
	Оргтехника	496,76	305,15	109,54	10,2	7,05	0,03
	Транспортное оборудование	118,64	97,78	23,13	47,24	4,54	0,09
	Текстиль	94,41	18,9	13,56	1,73	5,41	0,06
	Одежда	153,77	4,01	44	1,47	11,82	0,02
ИТОГО:		1898,39	1743,39	381,08	229,24	67,2	65,52

Источник: WTO 2012

Рисунок 4.1

Структура экспорта китайских товаров в Европу, 2011 г.
Источник: WTO (2012)



Как видно из таблицы, наибольшие объемы экспорта из КНР в европейские страны приходится на готовую продукцию — 92% (Рисунок 4.1). Среди готовой продукции наибольший удельный вес приходится на оргтехнику — почти 29% всех поставок, машины и оборудование — 6%, одежда — 11,5%, химпродукция — более 5% и др. (Таблица 4.4). Данная номенклатура грузов относится к категории контейнеропригодных. Импортирует Китай из европейских стран также в основном готовую продукцию, доля которой составляет более 86%. Причем на машины и транспортное оборудование приходится свыше 56%, а импорт энергетического оборудования и электротехнической продукции составляет 32%. Эта продукция также контейнеропригодна.

В отношении торговли со странами СНГ картина иная. Основу экспорта Китая в данную группу стран составляет также готовая продукция. Причем доля одежды составляет 17,6%, энергетического оборудования свыше 12%, оргтехники — 10,5%. Остальные группы занимают незначительную долю.

Из стран СНГ в основном вывозится сырьевая продукция, доля которой составляет около 77%. На долю сельхозпродукции приходится 11,4%, на химическую продукцию — почти 8,5%, а поставки металлов составляют немногим более 1%. Следовательно, основная категория грузов, импортируемых Китаем, — это массовые неконтейнеропригодные грузы, перевозимые в вагонах и на платформах.

Объемы внешней торговли Республики Корея приведены в Таблице 4.5.

Таблица 4.5. Торговля товарами Республики Корея со странами Европы и СНГ в 2011 году, \$ млрд.

Товарные позиции		Торговля всего		Европа		СНГ	
		Экспорт	Импорт	Экспорт	Импорт	Экспорт	Импорт
Сельхозпродукция		12,7	34,68	0,99	3,31	0,37	0,97
Топливо и ископаемое сырье		65,7	220,1	3,8	4,27	0,21	9,41
Готовая продукция		473,33	267,5	58,78	45,59	14,04	1,75
в том числе	Металлы	31,79	25,76	2,67	1,54	0,49	1,04
	Химпродукция	60,7	47,97	4,12	8,42	1,39	0,42
	Оргтехника	95,98	51,83	8,59	2,83	1,07	0,04
	Транспортное оборудование	129,23	19,35	26,46	7,7	7,21	0,04
	Текстиль	12,37	5,66	1,22	0,42	0,26	0,03
	Одежда	1,84	6,11	0,19	0,55	0,05	0,01
ИТОГО:		555,21	524,41	63,57	53,17	14,62	12,13

Источник: WTO 2012

Как видно из таблицы, в структуре корейского экспорта в европейские страны преобладает также готовая продукция, доля которой составляет 92,5%. На машины и оборудование приходится 67% экспорта. В данной группе преобладают поставки транспортного оборудования — более 40%, а также сборочных комплектующих изделий — примерно 17%. Оргтехника занимает более 13% всего экспорта. На энергетическое и электротехническое оборудование приходится 11%. Следовательно, Южная Корея может все свои экспортные объемы грузов перевозить в Европу в контейнерах морским путем. Об этом свидетельствует статистика контейнерных перевозок через главный порт Южной Кореи — Пусан.

Основную статью импорта Южной Кореи составляет готовая продукция — около 86%. Значительная доля импорта приходится на продукцию машиностроения — около 50%, при этом основную ее часть — различное оборудование, производимое в Европе. Химическая продукция занимает около 16%. Поставки топлива и сырья составляют около 8%.

В страны СНГ экспортируется примерно та же номенклатура грузов, что и в Европу: на автомобили и их комплектующие приходится свыше 50%, химическая продукция занимает примерно 2,5%. Импортирует Южная Корея в основном топливо и ископаемое сырье — более 77%. На металл и железную руду приходится 8,5%. Поставки остальной продукции крайне незначительны.

Анализ взаимной торговли по объемам и номенклатуре поставок между КНР и Республикой Корея, а также европейскими странами и СНГ, позволяет сделать выводы:

1. Основную долю торгового оборота составляет готовая продукция, поставляемая в контейнерах. Такая технология удовлетворяет все торгующие стороны, поскольку:
 - обеспечивается использование мультимодальных технологий с доставкой «от двери до двери»;
 - перевозки осуществляются в основном морем, что позволяет использовать единые провозные документы и четко отслеживать местонахождение груза;
 - применяется единый заранее известный и стабильный тариф.
2. К сухопутным евразийским коридорам тяготеют только КНР и Южная Корея, что обусловлено технологическими причинами.
3. Япония использует порты российского Дальнего Востока только для торговли с Россией, а поставки японских товаров в Европу осуществляются по трансокеанским маршрутам. В последние годы транзит японских грузов в Европу через Россию практически не осуществляется.
4. Внешняя торговля Индии развивается в последние годы весьма динамично: ежегодный рост экспорта с 2000 года в среднем составил 23,1%. Индийские грузоотправители заинтересованы в отправке грузов по направлению Индия – Иран – Россия – Европа. Причем транзит грузов из Индии и Ирана в Европу осуществляется через территорию России, поэтому объемы транзита через Беларусь незначительны.
5. В настоящее время транзитные перевозки индийских грузов через Каспийское море по МТК Север–Юг не осуществляются. Весь грузопоток идет через Суэцкий канал. Порт Мумбай динамично развивается. Индийские, европейские и азиатские судоходные компании по отлаженной технологии перевозят грузы в евразийском сообщении морем и до настоящего времени грузовладельцы, несмотря на подпи-

санным в сентябре 2000 года Соглашение по МТК Север–Юг, не желают использовать данный маршрут. В 2011 году порт Оля на Каспии, которому отводится ключевая роль для обслуживания грузопотока по МТК Север–Юг, перевалил через свои терминалы лишь 600 тыс. тонн грузов, хотя при подписании Соглашения в 2000 году ставилась задача достигнуть 3 млн. тонн перевалки грузов в течение 5 лет.

4.4. Исследование грузопотоков, пригодных для сухопутных маршрутов в направлении Китай–Западная Европа через территорию Таможенного союза и Украину

Несмотря на значительные объемы взаимной торговли между странами ЕС и АТР, практически весь объем грузов доставляется морским транспортом. Таким образом, представляется важным определить потенциальные объемы грузопотоков по сухопутным маршрутам через страны Сообщества.

По подсчетам специалистов (UN ESCAP 2007:39), к 2015 году объем перевозок грузов в контейнерах в сообщении Азия–Европа достигнет 26.1 млн. ДФЭ, а в сообщении Европа–Азия — 17.7 млн. ДФЭ. Поэтому могут возникнуть проблемы с прохождением судов-контейнеровозов по Суэцкому каналу. Использование другого маршрута через мыс Доброй Надежды увеличивает стоимость перевозки. В 2005 году в Казахстан было доставлено 142 тыс. ДФЭ с импортными и транзитными грузами и отправлено 25 тыс. ДФЭ с собственными экспортными грузами. В 2015 году показатели должны достичь 126 тыс. и 138 тыс. ДФЭ собственных импортных и экспортных грузов (UN ESCAP 2007:40). Таким образом, плановые показатели на данный момент времени недостижимы.

По сути, грузы, перевозимые в контейнерах, и направляющиеся из Китая в страны ЕвразЭС и в Казахстан, в частности, являются транзитными грузами. Они поступают через погранпереход Достык–Алашанькоу. Общий объем переправленных поездов на погранпереходе в 2011 г., по сообщениям казахстанских СМИ, составлял 540–570 вагонов в сутки. Из данного объема 70% грузов перевозятся в контейнерах. Следовательно, в год перевалка может составлять 280 тыс. ДФЭ. Однако, этот показатель на погранпосте Достык пока не достигнут. По данным компании «АО Казтранссервис», официального оператора контейнерного парка АО «Национальная компания «Казахстан темир жолы», в 2007 году Достык переработал 109677 ДФЭ, в т.ч. из Китая — 74 551 и в Китай — 35126 ДФЭ. Надо отметить, что рост по сравнению с 2006 годом составил в (%) соответственно, +37%, +40% и +31% (SPECA 2007).

По прогнозам АО «Казтранссервис» объемы перевалки контейнеров только в железнодорожном пункте пропуска Достык в 2015 году составят 730 тыс. ДФЭ, что в 2.5 раза больше показателей 2011 года. При сравнении указанных прогнозных планов казахстанского оператора с оценками ЭСКАТО мы видим существенную разницу в оценках развития контейнерного бизнеса. АО «Казтранссервис» смотрит на будущие объемы контейнерных грузов с гораздо большей долей оптимизма, чем ЭСКАТО. Тем не менее, существует единое мнение о существенном увеличении объемов перевалки уже в среднесрочной перспективе, а значит, сухопутные транспортные системы, безусловно, развивать необходимо.

В 2008 году порт Ляньюньган (конечная точка железнодорожного маршрута, выходящего на Достык) переработал 3 млн. ДФЭ. Таким образом, можно утверждать, что предложение грузов со стороны Китая обеспечено, следовательно, необходимо увеличивать пропускную способность погранперехода Достык и развивать новый — Хоргос.

В экспортно-импортных перевозках между Китаем, Россией и Западной Европой доминирует морской маршрут. Экспортно-ориентированная промышленность Китая базируется в прибрежных районах. Например, товары, производимые в провинциях Гуандун, Фуцзянь, вокруг Шанхая тяготеют к морским перевозкам. Соответственно выстроена логистика экспорта. Большая часть «брендовой» бытовой электроники производится в Гонконге. Поэтому данную продукцию из Гонконга доставляют в Россию только морем. Затем она распределяется по странам СНГ.

Основными грузообразующими центрами в Китае являются юг страны, дельта реки Жемчужной и регион Шанхая. Особой специализации у регионов нет. Однако между ними все-таки имеется некоторое различие. Например, если на юге Китая доминирует производство обуви, электроники, то в Шанхае больше производят одежды и игрушек.

Северные регионы Китая в основном производят продукцию тяжелого машиностроения, которая перевозится по железной дороге. Поэтому нет необходимости развивать контейнерные перевозки из данного региона в страны Таможенного союза и Европу. Структура экспорта из данных стран в Китай не позволяет использовать контейнерные технологии.

Товары, которые могут транспортироваться автомобильным и железнодорожным транспортом из Китая в Казахстан и далее в Россию, следующие:

- ◇ продукция химической промышленности, включая опасные грузы;
- ◇ скоропортящаяся продукция пищевой промышленности и другие режимные грузы;
- ◇ контрольно-измерительное оборудование;
- ◇ электроника;
- ◇ электрические кабели;
- ◇ мебель;
- ◇ одежда и обувь;
- ◇ косметика.

Обратная загрузка транспортных средств может производиться следующими группами продукции:

- ◇ оборудование для промышленности и сельского хозяйства;
- ◇ металлопродукция (дорогостоящие изделия из цветных металлов, металлы повышенной чистоты и другие изделия, имеющие значительную стоимость и закупаемые относительно небольшими партиями);
- ◇ интегральные схемы;
- ◇ различные продукты тонкой химии и полимеры;
- ◇ товары народного потребления европейского производства;
- ◇ мясные продукты питания.

Кроме того, существуют грузы, которые не рекомендуется возить морем без специальной дорогостоящей тары, защищающей их от воздействия морского воздуха.

Следовательно, транзитный потенциал автомобильного и железнодорожного транспорта достаточно высок.

Реализации данного потенциала способствует принятая в Китае программа развития Синьцзян-Уйгурского автономного района (СУАР) «Идти на Запад» («Go West»), в ходе которой ожидается значительное увеличение объемов производства экспортоориентированных товаров в СУАР, тяготеющих к транспортировке в страны Европы именно по суше через страны ЕвразЭС.

СУАР по площади — один из наиболее крупных регионов Китая, граничит с 8 государствами. Население автономного района превышает 19 млн. человек. Темпы экономического роста за последние 10 лет в среднем составляют 11% в год. Здесь добывается газ, нефть, уголь, значительны объемы производства томатной пасты, переработки хлопка, фруктов и овощей, производства удобрений. Ведется строительство более 60 крупных объектов с общими капиталовложениями свыше \$100 млрд. Проложены новые автодороги общей длиной 91 тыс. км и новые железные дороги общей протяженностью 4 тыс. км. Административный центр СУАР — Урумчи с населением 2 млн. человек превратился в крупную перевалочную базу, куда со всего Китая ввозится самая различная продукция, и оттуда она доставляется в страны Средней Азии, Россию и далее в Европу. Свыше 90% этих товаров произведено во внутреннем Китае. Торговля с СУАР — это торговля всего Китая через западные ворота.

Два принятых Китаем документа — единая транспортная стратегия «Большой скачок» и программа ускоренного развития западных провинций КНР «Go West» предусматривают увеличение грузопотока из Китая в Европу через территорию Казахстана и далее России.

В СУАР планируется создать сеть логистических комплексов, которая облегчит процедуру грузоперевозок в центральноазиатские страны. К 2015 году в различных районах СУАР предполагается строительство 21 логистического комплекса.

В соответствии с прогнозом АО «Казтранссервис» о перевалке в 2015 году 730 тыс. ДФЭ, и возможных поставок на Европу 70% этого объема, можно прогнозировать, что в Европу будет в год направляться примерно 500 тыс. ДФЭ.

Несмотря на значительный транзитный потенциал стран Таможенного союза и Украины, следует отметить его невысокую востребованность на данном этапе.

Тем не менее, несмотря на незначительные объемы «внешнего» транзита, развитие этого направления транзитного потенциала Таможенного союза и Украины является очень актуальным. Согласно данным Интеграционного Комитета ЕвразЭС к 2020 году объем транзитных грузопотоков из стран ЕвразЭС, а следовательно, в основном стран таможенного союза, в третьи страны через территорию государств-членов Таможенного союза и Украину и обратно достигнет 300 млн. тонн, что в 6 раз больше показателей 2000 года. В то время как транзит из третьих стран в третьи страны через страны Таможенного союза и Украину вырастет в 16 раз по сравнению с 2000 годом и составит 16 млн. тонн.

ВЛИЯНИЕ ИЗМЕНЕНИЙ В ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫХ АКТАХ НА ТРАНСПОРТНЫЕ ПОТОКИ И АКТИВИЗАЦИЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ

5.1. Индекс сложности транзита

Объем транзитных потоков, как и объем внешней торговли в целом, является функцией, которая зависит от множества переменных. Существует ряд теоретических моделей, описывающих зависимости между внешней торговлей и различными макроэкономическими индикаторами.

Транзит может, помимо макроэкономических и торговых факторов, также зависеть от двух основных видов барьеров — физических и законодательных. Физические барьеры в случае Беларуси в основном относятся к развитию инфраструктуры.

В данный момент следует рассмотреть и проанализировать барьеры, связанные с законодательством.

Существует несколько проблем, которые возникают при анализе нормативно-правовой базы:

- ◇ как оценить реальный эффект от нормативно-правовых актов?
- ◇ как измерить изменения и сравнить события в различных сферах?
- ◇ трудности в отслеживании новых изменений, особенно тех, которые происходят в юридической практике.

Наиболее распространенным методом для этих целей является метод построения индекса, иллюстрирующего изменения в законодательстве. Поэтому предлагается методология разработки такого индекса.

Цель разработки индекса сложности транзита состоит в количественном измерении изменений в нормативных актах, регулирующих международные перевозки в Беларуси.

Индекс сложности транзита должен оценивать нормативные акты, которые распространяются на транспортировку товаров, а не услуг, которые пересекают белорусскую границу, по крайней мере, один раз. Транспортировка включает экспорт, импорт и транзитные грузопотоки. При этом рассматриваются нормативные акты, касающиеся только автомобильных перевозок. Нормативно-правовая база охватывает изучение всех законодательных и нормативных актов. Таким образом, если внутренний документ органа государственного управления касается всего транспортного сектора, он подлежал анализу.

Индекс сложности транзита рассчитывался на основе данных с 1995 г. по 2010 г. При этом 1994 год был принят за базу.

Индекс сложности транзита зависит от множества факторов, связанных с транзитом по автодороге, и имеет сложную структуру. Он зависит от пяти групп показателей, которые объединяют:

- ◇ таможенные правила;
- ◇ технические правила;
- ◇ доступ к рынку / тарифную политику;
- ◇ требования к водителям;
- ◇ другие специфические требования.

Каждому показателю на основе экспертных оценок присваивается удельный вес (Таблица 5.1).

Таким образом, формула расчета индекса сложности транзита следующая

$$I = \alpha_1 K_1 + \alpha_2 K_2 + \alpha_3 K_3 + \alpha_4 K_4 + \alpha_5 K_5,$$

где

K_1 — группа показателей, отражающих таможенные правила,

K_2 — группа показателей, отражающих технические правила,

K_3 — группа показателей, отражающих доступ к рынку / тарифная политика;

K_4 — группа показателей, отражающих требования к водителям;

K_5 — группа показателей, отражающих другие специфические требования.

$\alpha_1, \alpha_2, \alpha_3, \alpha_4, \alpha_5$ — вес индикатора

Таблица 5.1. Удельный вес группы показателей

Группа показателей	Удельный вес группы показателей
Таможенные правила	0,3
Технические правила	0,2
Доступ к рынку / тарифную политику	0,3
Требования к водителям	0,1
Другие специфические требования	0,1
Итого	1

Источник: разработка «CASE-Беларусь»

При оценке нормативно-правовых актов учитываются только те, которые оказывают влияние на расходы, понесенные перевозчиком.

Рассмотрим состав каждой группы показателей.

Таможенные правила. Они отражают сложность таможенных правил, которые применяются к импортируемому, экспортируемому и транзитным товарам. При этом важен не таможенный тариф, а весь спектр требований, которые должны быть выполнены: документация и процедуры. Требования оцениваются по их воздействию на расходы, понесенные транспортным оператором, как в денежном выражении (прямые затраты), так и временном (косвенные затраты). Прямые затраты могут включать в себя следующее:

- ◇ плата за таможенные услуги (как правило, в процентах от таможенной стоимости);
- ◇ затраты на дополнительные документы, которые формируются оператором;
- ◇ иные платежи, заплаченные таможенной службе.

Косвенные затраты включают потери во времени, понесенные операторами при пересечении границы.

Таким образом, в первую группу включены четыре критерия:

1. Предотгрузочная инспекция: в какой период действовала, на какие страны распространялась и сколько стоила, насколько широко и для каких групп товаров она применялась и была ли обязательной?
2. Таможенные сборы: как изменялась величина сборов за таможенное оформление товаров?
3. Таможенная стоимость: как изменялась процедура определения данной стоимости при перемещении товаров через границу?
4. Таможенный контроль: в каком году он был окончательно упразднен на границе с Российской Федерацией? Отсутствовал ли данный контроль в каких-либо годах исследуемого периода?

Технические правила, касающиеся транспортных средств. Они оценивают сложность обязательных технических стандартов, которые применяются к грузовым автомобилям. Это относится к ограничениям для осевых нагрузок и максимально допустимых габаритов, уровня выбросов, использованию цифровых тахографов и т.д. Дополнительные расходы вытекают из исполнения высших технических стандартов или штрафов, которые применяются к операторам в случае их невыполнения.

В данную группу включены четыре критерия:

1. Ограничения на движение транспортных средств: в какие годы применялись ограничения на движение в дневное время как в весенний, так и летний периоды,
2. Максимальная допустимая нагрузка на ось: менялись ли общие требования по максимально допустимой нагрузке на ось, какова была максимальная допустимая нагрузка на ось в период действия ограничений? Распространялись ли ограничения на все дороги?
3. Размеры транспортных средств: менялись ли общие требования по размерам ТС?
4. Тахографы: как менялись правила использования тахографов, чем отличались от европейских?

Доступ к рынку / тарифная политика. Они характеризуют открытость национального транзитного рынка для операторов из других государств. Одинаковы ли услуги операторов из разных стран? Используется ли плата за транзит в качестве барьера для выхода на рынок страны?

Основные расходы, понесенные оператором, включают общие транзитные пошлины, оплачиваемые на границе, сборы на автомагистрали М1/Е30 и специальные сборы, взимаемые за проезд крупногабаритных и тяжеловесных транспортных средств.

В третью группу включены четыре критерия:

1. Сбор за проезд по дорогам общего пользования: как изменялась величина данного сбора с иностранных перевозчиков?
2. Плата за проезд: как менялась величина платы за проезд по автомобильной дороге М1/Е30?
3. Другие сборы: применялись ли какие-либо другие сборы к перевозчикам за проезд по территории Беларуси?
4. Плата за проезд тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств: как менялась данная плата по автомобильным дорогам общего пользования?

Требования к водителям. Они сочетают в себе все требования, которые применяются к водителям транспортных средств: визы, медицинское страхование, и организация рабочего времени и другие. В отношении визы — это число стран, граждане которых обязаны получить белорусскую визу, с учетом ее стоимости.

В четвертую группу включены два критерия:

1. Сборы с водителей транспортных средств: применялась ли уплата каких-либо сборов (экология, медицинская страховка и др.) с водителей транспортных средств (кроме визы)?
2. Режим труда и отдыха водителей: изменялись ли требования к режиму труда и отдыха водителей?

Другие конкретные требования. Они относятся ко всем другим требованиям, которые не включены в предыдущие группы показателей и могут рассматриваться как препятствие к транзиту, например, обязательное конвоирование товаров. Также здесь могут быть учтены следующие аспекты:

- ◇ диапазон товаров, которые подлежат конвоированию,
- ◇ стоимость конвоирования (сборы и время ожидания),
- ◇ применение и стоимость карантинного и других видов фитосанитарных мер контроля,
- ◇ различные запреты и / или ограничения для перевозки отдельных видов товаров через Беларусь.

В данную группу включены три критерия:

1. Таможенное сопровождение: к каким товарам применялось обязательное сопровождение и как менялась его стоимость?
2. Виды контроля: какие существенные изменения имели место при проведении ветеринарного и фитосанитарного контроля (требования к предоставляемым документам, сложность и стоимость процедур)?
3. Запреты: применялись ли какие-либо меры ограничительного характера к транзиту отдельных видов грузов, таких как отходы и опасные грузы?

Индекс сложности транзита измеряет относительное изменение нормативно-правовой базы в течение 1995–2010 годы. 1994 год принимается за базу. Таким образом, положительное значение индекса, например, 50 — иллюстрирует позитивные изменения, а {-30} — означает отрицательную динамику. Значение индекса для каждого конкретного года может быть равно предыдущему году, а также и по отношению к 1994 году (кумулятивное изменение).

Ретроспективный анализ нормативно-правовой базы в стране с переходной экономикой, такой, как Беларусь, является достаточно сложной задачей: иногда важные правила в данной сфере вводятся по нескольку раз в год. Более того, подавляющее большинство вопросов не регулируется законами, а прямыми Указами Президента, Постановлениями Совета Министров, а также различных Министерств и государственных комитетов.

Большинство нормативных актов находятся в Национальной базе данных, хотя имеются некоторые исключения, особенно в части технических актов. Это является препятствием для объективной оценки существующей ситуации. Тем не менее, пользователи разработанного индекса сложности транзита могут быть уверены, что при его разработке

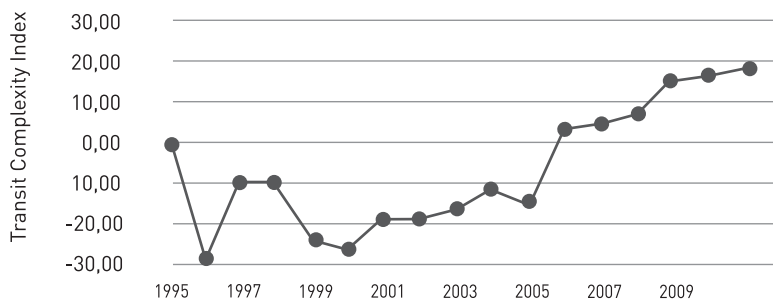
было учтено, по крайней мере, 90–95% влияющих на него факторов. Также следует упомянуть проблему структурирования законодательной базы данных вследствие того, что какой-либо нормативный документ мог быть легко потерян среди множества актов, которые имеют отношение к каждому показателю.

К сожалению, технически невозможно рассчитать среднюю стоимость пересечения грузом территории Беларуси. Тем не менее, предлагаемая методология в виде индекса сложности транзита дает некоторую оценку того, как эта стоимость варьируется с течением времени. Например, по сравнению с отправной точкой 1994 года, индекс сложности транзита вырос на 19,5 пунктов к 2010 году. Это означает, что нормативно-правовая база, касающаяся транзитных перевозок, улучшилась, и стало проще, быстрее и сравнительно дешевле для грузового оператора проехать через Беларусь. Тем не менее, в этот период изменения не были последовательными: они начались с резкого падения (-27) пунктов в 1995 году, и потребовалось 10 лет, чтобы достичь нулевого уровня в 2005 году (Рисунок 5.1). С тех пор изменения в политике были более или менее положительным. Наибольшие успехи были достигнуты в области таможенных правил — одна из самых чувствительных тем для иностранных грузовых операторов. Индикатор «Таможенное законодательство» улучшился на 40 пунктов, способствуя наибольшему вкладу из всех показателей индекса. Также еще два индикатора улучшились: доступ на рынок и требования к водителям (на 15 и 30 баллов соответственно). Остальные два: технические правила и другие требования — снизились за исследуемый период, но смогли восстановиться до нулевого уровня к 2010 году.

Другая проблема, которая установлена в ходе исследования, не может быть измерена с помощью индекса. Она связана с тем, что на некоторых пунктах пересечения границы в соседних с Беларусью странах (Латвии, Литве и Польше) создают специальные стимулы для грузовых операторов, чтобы они проезжали через их территорию. Эти стимулы не связаны с транзитной политикой государства, но создают возможности правовой ренты для компаний-грузоперевозчиков. В прошлом это приводило к чрезмерной перегруженности на некоторых пунктах пересечения границы.

Рисунок 5.1

Индекс Сложности Транзита за 1994-2010



5.2. Анализ корреляции между числом транзитных поездок и Индексом сложности транзита

Проведенный анализ парной корреляции между значениями индекса сложности транзита и числом транзитных поездок показал, что имеет место достаточно высокая корреляция между этими величинами [Рисунки 5.2 и 5.3]. Это доказывает, что методология расчета индекса вполне соответствует степени влияния сдерживающих факторов на транзитные потоки.

Рисунок 5.2

Индекс сложности транзита и количество грузовых транзитных поездок через Беларусь

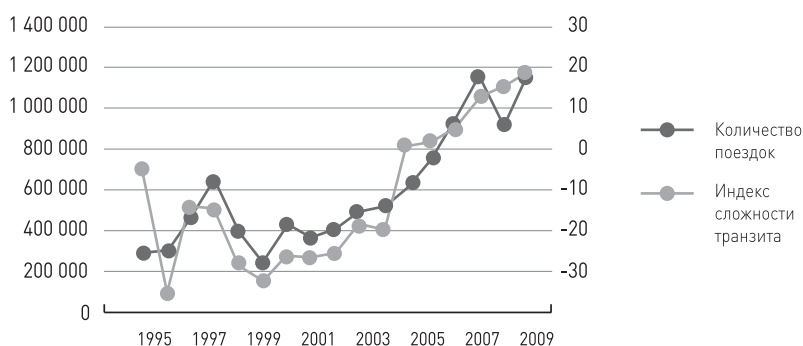
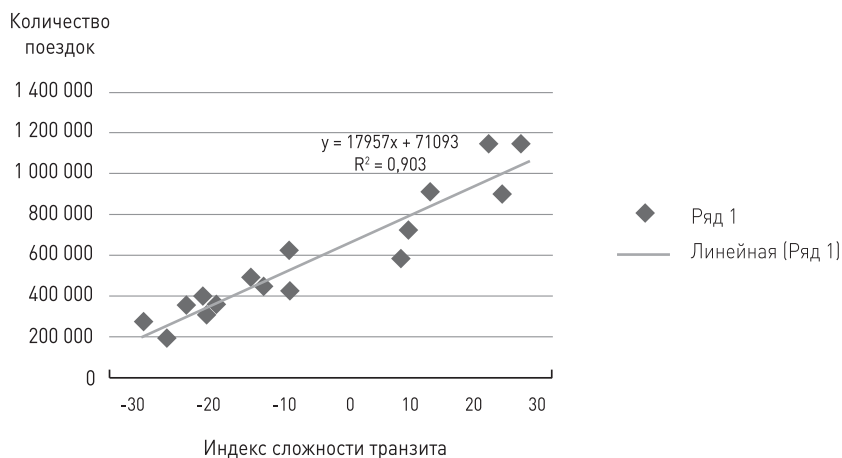


Рисунок 5.3

Анализ корреляции между значениями индекса сложности транзита и количеством транзита грузовых автомобилей



Для оценки факторов в уравнении регрессии был использован метод наименьших квадратов. Он достоверен, если ошибки имеют конечные дисперсии и не коррелируют с факторами. Данный метод обычно используется для анализа как экспериментальных данных, так и данных, полученных с помощью метода наблюдений. При выборе метода регрессионного анализа были приняты во внимание вышеназванные особенности.

В результате было получено следующее уравнение регрессии:

$$Y = 17957x + 710939,$$

где y — количество транзитных поездок;

x — индекс сложности транзита.

Регрессионная статистика представлена в Таблице 5.2.

Таблица 5.2. Регрессионная статистика

Показатель	Значение
Коэффициент корреляции	0,950317196
R2	0,903102772
Стандартная ошибка	5,111341003
Наблюдения	16

5.3. Анализ соотношения между числом транзитных поездок и ВВП Российской Федерации

Для того чтобы проанализировать возможное влияние экзогенных переменных на транзитные потоки через Беларусь, было решено проверить корреляционную зависимость между количеством транзитных поездок и ВВП России на основе статистических данных Международного валютного фонда. Это решение было принято по той причине, что ВВП России отражает фактическую макроэкономическую ситуацию одной из крупнейших экономик на континенте.

Результаты корреляционного анализа показаны на Рисунках 5.4 и 5.5.

В результате, было найдено следующее значение уравнения регрессии:

$$Y = 597,26x + 183747,$$

Регрессионная статистика представлена в Таблице 5.3.

Таблица 5.3. Регрессионная статистика

Показатель	Значение
Коэффициент корреляции R	0,935207
R2	0,874612
Стандартная ошибка	5,814424
Наблюдения	16

Как видно из регрессионной статистики, корреляция между ВВП России и числом транзитных поездов является довольно сильной, но немного слабее, чем корреляция между значением индекса сложности транзита и числом транзитных поездов.

Эти две корреляции и уравнения регрессии могут быть использованы для прогноза числа транзитных поездов в случаях, когда прогнозные значения индекса сложности транзита и ВВП России являются доступными.

Рисунок 5.4

ВВП России и количество транзитных грузовых поездов через Беларусь

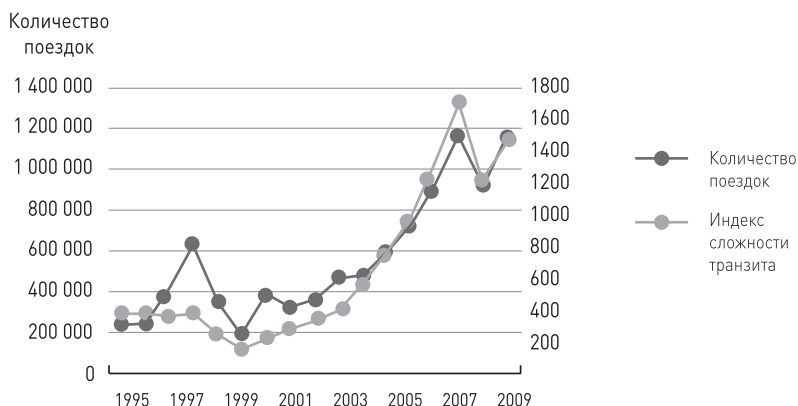
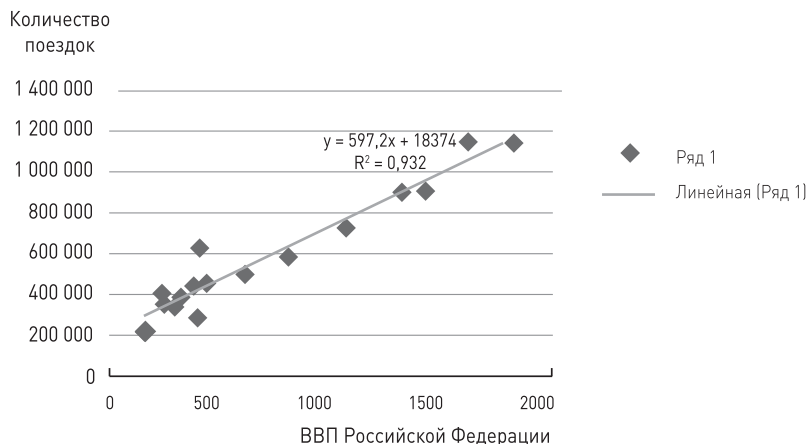


Рисунок 5.5

Анализ корреляции между ВВП России и количеством транзитных грузовых поездов через Беларусь (ВВП России в млрд. долл. США)



5.4. Прогноз показателей индекса сложности транзита до 2025 года

При прогнозировании значения индекса сложности транзита до 2025 года, рассматриваются три сценария: позитивный, умеренный, негативный. Все три выбранных сценария, ведут к увеличению значения индекса сложности транзита, даже в негативном сценарии. Это объясняется вступлением Беларуси в Таможенный союз, которое имело место после 2010 года (в конце исследуемого периода).

Позитивный сценарий предусматривает проведение следующих мероприятий:

1. Беларусь подпишет соглашение о свободной торговле с Европейским Союзом и станет членом Всемирной торговой организации.
2. Несущая способность белорусских дорог будет постепенно улучшаться, никакие сезонные ограничения не вводятся для предельно допустимых нагрузок на ось.
3. Плата за доступ к сети дорог остается неизменной.
4. Беларусь вводит безвизовый режим с ЕС.
5. Отменяется обязательное конвоирование.

Умеренный сценарий предусматривает проведение следующих мероприятий:

1. Таможенное законодательство несколько улучшается, особенно в области определения таможенной стоимости товаров.
2. Технические требования к транспортным средствам, остаются прежними.
3. Плата за доступ к сети дорог остается прежней.
4. Требования к водителям (страховка, визы и т.д.) остаются прежними.
5. Использование принудительного конвоирования постепенно сокращается, и к 2025 году полностью отменяется.

Негативный сценарий предусматривает следующее развитие событий:

1. Большинство параметров возвращают свои предыдущие значения (при этом имеет место рост индекса в связи со вступлением Беларуси в Таможенный союз).
2. Постепенное ухудшение инфраструктуры уменьшает максимально допустимую нагрузку на ось.
3. Увеличение скорости доступа к дорожной сети.

Для этих сценариев оцениваются и рассчитываются следующие значения индекса сложности транзита для Беларуси за 2015 и 2025 годы (Таблица 5.4).

Таблица 5.4. Прогноз индекса сложности транзита в пунктах к 1994 году

Годы	Позитивный	Умеренный	Негативный
2015	56,5	50,5	49,5
2025	105,5	61,5	28,5

Принимая во внимание эти прогнозные значения, используем уравнение регрессии для оценки значений числа транзитных поездок для 2015 и 2025 годов.

Результаты показаны на Рисунке 5.6.

Представляется целесообразным сравнить эти результаты с прогнозом, который составлен на основе экзогенной переменной — ВВП России. Прогноз ВВП России был взят из долгосрочных прогнозов Правительства России по макроэкономическому развитию.

Прогноз также основан на трех сценариях. Значения ВВП в млрд. долл. США для каждого сценария представлены в Таблице 5.5.

Таблица 5.5. Прогноз ВВП России

Годы	Позитивный	Умеренный	Негативный
2015	2223	2173	2140
2025	3997	3280	2962

Источник: Министерство экономического развития Российской Федерации

Прогноз числа транзитных поездок грузовых автомобилей, исходя из прогноза ВВП России, представлен на Рисунке 5.7.

Рисунок 5.6 Прогноз количества транзитных поездок на основе индекса сложности транзита

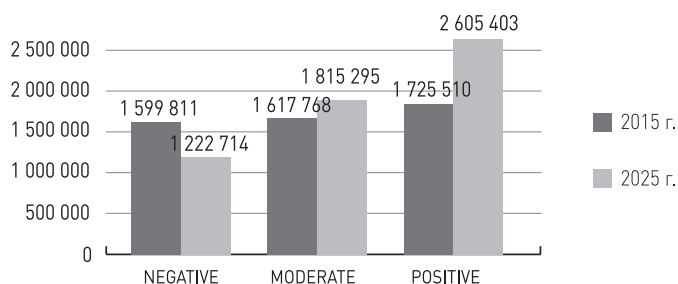
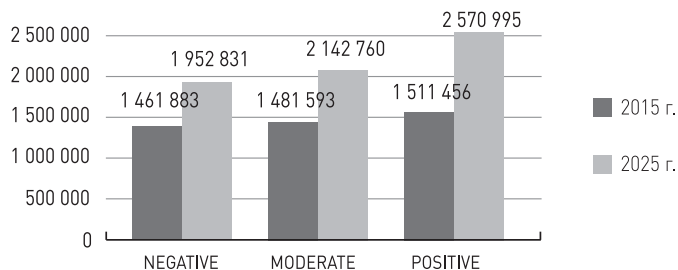


Рисунок 5.7 Прогноз количества транзитных поездок на основе ВВП России



Как видим, самые большие отклонения между этими двумя прогнозами можно наблюдать в негативном сценарии. Это совершенно очевидно, потому что в негативном сценарии прогноза ВВП России мы по-прежнему наблюдаем значительный его рост. В то же время, негативный прогноз для индекса сложности транзита показывает значительное снижение значения индекса.

В умеренном сценарии просматриваются довольно близкие значения и отклонение составляет около 10–15%. Это показывает, что оценочные значения вполне согласуются и могут рассматриваться как фактический прогноз числа транзитных перевозок.

Оба прогноза (на основе ВВП и индекса сложности транзита) дают больше чем 2,5 миллионов транзитных поездок через территорию Беларуси в 2025 году в случае положительного сценария. Учитывая также умеренный прогноз ВВП, скорее всего, потенциальное количество транзитных поездок будет в данном коридоре 2–2,5 млн. к 2025 году. Это означает, что Беларусь должна серьезно подготовиться для того, чтобы соответствовать такому объему транзита. Несомненно, более чем двукратное увеличение числа поездок приведет к перегруженности, как на пунктах пересечения границы, так и на основных международных автомобильных дорогах, увеличивая время транспортировки и приводя к росту расходов грузовых операторов.

В этой связи необходимо упростить процедуры транзита, чтобы грузовые операторы не начали активно использовать альтернативные маршруты следования к пунктам назначения.

Исходя из проведенных исследований можно предложить рекомендации для белорусских заинтересованных сторон, основываясь на следующих предположениях:

1. Поток грузов автомобильным транспортом между Россией и ЕС увеличится к 2025 году примерно в 2,5 раза по сравнению с 2010 годом.
2. Для того чтобы эти объемы проходили через Беларусь, необходимо осуществлять изменения транзитного законодательства.
3. В случае, если будет иметь место негативный сценарий, то транзитная сеть будет ухудшаться и терять свою привлекательность.

В настоящее время вопросы, связанные с транзитом, крайне актуальны и находятся на повестке дня правительства Беларуси, которое предпринимает серьезные усилия, чтобы улучшить транзитный потенциал страны. Тем не менее необходимо предпринять определенные меры, чтобы значительно повысить транзитную привлекательность Республики Беларусь:

1. Необходимо способствовать интеграции страны в мировые и региональные экономические и политические блоки, такие как ВТО и ЕС. Любой вид соглашения о свободной торговле со странами региона следует рассматривать как чрезвычайно позитивное влияние на торговлю, транзит и экономическое благосостояние. Визовые соглашения с ЕС также имеют важное значение для повышения транзитного потенциала Беларуси.
2. Сближение правовых норм Республики Беларусь с ЕС в сфере транспортировки грузов должно быть приоритетной политикой белорусских заинтересованных сторон. При этом основное внимание должно быть уделено техническим стандартам (транспортным средствам и инфраструктуре), перевозке опасных грузов, и мерам фитосанитарного контроля.

3. Некоторые устаревшие меры, которые рассматриваются как препятствия для транзита, должны быть немедленно устранены. В первую очередь, это касается обязательного конвоирования отдельных товаров, которые должны быть отменены как можно скорее. Должна осуществляться инвентаризация специфических требований к транзитным поездкам, которые не соответствуют международной практике. Эти требования должны быть или улучшены или полностью устранены.
4. Необходимо проводить дальнейшее совершенствование таможенных правил. Предпочтение должно быть отдано упрощению процедур, снижению объема бумажной работы, ускорению обработки информации, в том числе с использованием любых IT-решений. Особенно это касается проверки таможенной стоимости импортируемых товаров.
5. Отказ от политики, которая способствует созданию ложных стимулов для грузовых операторов проехать через одну из этих граничащих с Беларусью стран. Эта трудная задача может быть решена только в тесном сотрудничестве Беларуси с Латвией, Литвой и Польшей на правительственном уровне. Технические и другие нормы пересечения границы должны быть реализованы во всех вышеуказанных странах одновременно.
6. Возможность Беларуси обеспечить растущие объемы транзитных грузоперевозок будет зависеть не только от улучшения нормативно-правовой базы, но и от устранения физических препятствий для транзита, таких как пропускная способность пограничных пунктов пропуска, а также развитость транспортной инфраструктуры.

РАЗЛИЧНЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОЙ ДОСТУПНОСТИ С ФИЗИЧЕСКОЙ, ПОЛИТИЧЕСКО- АДМИНИСТРАТИВНОЙ, КОММЕРЧЕСКОЙ, ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ И ОРГАНИЗАЦИОННОЙ ТОЧЕК ЗРЕНИЯ И ЕЕ ПОВЫШЕНИЕ В УДАЛЕННЫХ ОТ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ РЕГИОНАХ

Целью данного исследования является изучение транспортно-логистической доступности исходя из пяти разных аспектов: физических, политических, коммерческих, технологических и организационных.

В данном исследовании принимали участие Центр морской логистики и услуг им. Фраунгофера, Ассоциация датских транспортных и логистических центров, Ассоциация международных экспедиторов и логистики «БАМЭ», Министерство энергетики, инфраструктуры и государственного развития земли Мекленбург-Передняя Померания, Маркетинговая компания порта Гамбурга, Свободный порт Вентспилс.

Различные аспекты доступности можно количественно и качественно измерить с помощью определенных показателей, которые определяются нижеприведенными факторами.

Физические:

- ◇ топография региона, влияющая на состояние инфраструктуры транспортной сети;
- ◇ гидрография и климат, влияющие на условия транспортировки;
- ◇ количество населения и инфраструктурных элементов, влияющие на транспортные потоки и предложение рабочей силы.

Политико-административные:

- ◇ таможенные правила;
- ◇ пограничный режим транспортировки товаров и людей;
- ◇ инвестиции в инфраструктуру;
- ◇ правила перевозки (например, лицензии, либерализация).

Коммерческие:

- ◇ экономические барьеры (таможенные тарифы, иные сборы при пересечении границы, различия в правилах пересечения границы в странах РБМ);
- ◇ правовые барьеры (национальные правила в области торговли, труда, техники безопасности).

Технологические:

- ◇ инфраструктура/ услуги;
- ◇ виды транспорта;
- ◇ технологические регламенты (вес, габаритные параметры);
- ◇ информационно-коммуникационные технологии.

Организационные:

- ◇ специфическая структура организаций в отдаленных районах;
- ◇ влияние международных корпораций;
- ◇ выгода от создания организационных сетей.

Исследование физических аспектов доступности проводили Центр Фраунгофера по морской логистике и услугам и Белорусская ассоциация международных экспедиторов и логистики «БАМЭ»

6.1. Анализ физической доступности в регионе «Логистика янтарного побережья»

Анализ фактического состояния физической доступности в регионе «Логистика янтарного побережья» включает в себя следующие страны: Германию, Данию, Польшу, Латвию, Литву и Беларусь, как страны партнеры проекта.

Страны региона «Янтарного побережья», за исключением Беларуси, имеют выход к Балтийскому морю. Некоторые из них имеют холмистую местность, в том числе зоны, удаленные от моря и не связанные природными сетями внутренних водных путей. Холмистый рельеф наблюдается в польской прибрежной зоне вблизи Гдыни и Гданьска, а также в Восточной Польше и средней части Беларуси. Литва и Латвия, а также Германия и Дания в своих прибрежных районах в основном равнины.

6.1.1. Рельеф и гидрография региона

Рельеф и гидрография в странах-партнерах по проекту «Логистика янтарного побережья» описаны с тем, чтобы показать возможные препятствия или преимущества по развитию инфраструктуры в каждом конкретном регионе.

Представлена общая топографическая ситуация в каждой стране, система дорог, в том числе железнодорожное сообщение. Также учитывается доступность моря, наличие портов, внутренних водных маршрутов, в том числе судоходных каналов, глубины в портах и внутренних водных путях.

Беларусь является преимущественно равнинной страной. Под Минском есть возвышенности, не превышающие 350 м, много озер в северо-восточной части и болот в южной части страны. Дорожная сеть насчитывает 93 000 км.

Система взимания дорожных сборов распространяется на дороги первой категории, а также на национальные магистрали. Железнодорожная сеть имеет длину 5500 км, из которых 900 км электрифицированы, применяется «русская» колея шириной 1520 мм. Территория страны используется для транзита в Россию, Украину и в ЕС. К крупнейшим рекам относятся Днепр (на востоке Беларуси), Припять (на юге) и Неман (на западе). Внутренние водные пути имеют длину 2500 км, но практически не используются в связи с их ограниченной доступностью из-за низкого уровня воды летом и своего расположения вдоль границ страны.

Дания. Здесь в основном преобладает сельская местность. Но так как ее территория состоит из более чем 70 населенных зон, то она имеет проблемы особого рода.

В стране имеется густая сеть автомобильных дорог и автомагистралей, дополнительно соединенных мостами, тоннелями и паромными переправами. Железнодорожная сеть также густая и эффективно работающая. Порт Копенгагена связан с внутренними районами страны, в том числе автомобильным и железнодорожным транспортом. В порт могут входить суда с осадкой до 7 м.

В Дании, несмотря на Лим-фьорд, отсутствует внутренний водный транспорт.

Германия. Рельеф территории Германии вдоль коридоров проекта «Логистика янтарного побережья» равнинный. Дорожная сеть очень плотная с высоким качеством дорог, многие из которых являются автомагистралями. Существует платная система перевозки грузов по некоторым автомобильным дорогам и автомагистралям. Железнодорожная сеть также плотная и использует колею западного типа.

Самые важные порты для «Логистики янтарного побережья» — Гамбург в Северном море и Киль, Любек, Росток и Зассниц в Балтийском море. Гамбург и Киль пригодны для кораблей с осадкой до 14,5 м. Росток допускает вход в свой порт кораблей с осадкой до 13 м, в то время как Любек и Зассниц доступны судам с осадкой до 9,5 м. Все порты связаны с сетью автомобильных дорог и автомагистралей, а также с сетью железных дорог. Германия также имеет хорошо развитые системы внутренних водных путей. Киль связан с морем и Северной Эльбой через Кильский канал, а Любек имеет выход к Эльбе через Эльба-Любек-канал. Эльба является крупнейшей рекой на севере Германии.

Латвия. В целом территория Латвии представляет собой равнину, с холмами не выше 310 м в восточной и западной частях страны.

Территория страны характеризуется высокой плотностью дорог и хорошей доступностью сельских районов. В настоящее время в Латвии нет платных дорог. На начало 2011 года 15 000 км из 72 000 км латвийских дорог имеют твердое покрытие (остальные покрыты щебнем, гравием, или не имеют вообще никакого покрытия). Железнодорожная инфраструктура характеризуется разветвленностью и плотностью железнодорожной сети, соединяющей порты Латвии и соседних стран. Имеются современное оборудование, системы управления и используется «русская» колея.

Латвийские порты Рига и Вентспилс обслуживают суда с максимальной осадкой до 10,6 м (ведутся дноуглубительные работы до глубины 14 м в Риге и до 15 м в Вентспилсе). Связь с внутренними районами страны осуществляется по автодорогам, автомагистралям и путем железнодорожных / интермодальных транспортных соединений.

В Латвии есть реки: в западной части в Вентспилсе (Вента) и восточной части в Риге (Даугава). Единственный судоходный внутренний водный путь в Латвии проходит по Даугаве и доходит до моря, но почти не имеет значения в транспортной системе страны.

Литва. Литва — главным образом равнинная страна, с холмами не выше 300 м в восточной части (Балтийская гряда) и в западной части (Жямайская возвышенность). Равнины расположены в Центральной и Юго-Западной Литве, а в центральной части страны расположены еще и низменности. В восточной части много озер, болот, также много болот в северной и восточной части Литвы. Дорожная инфраструктура развита. Передвижение по некоторым из них требует специального электронного оборудования. Длина дорожной сети составляет 21 000 км, из них 14 000 км имеют твердое покрытие, на другие дороги, имеющие только региональное значение, приходится более 80 000 км.

Латвийский порт Клайпеда доступен судам с максимальной осадкой до 14,5 м (после завершения крупномасштабных дноуглубительных работ) в течение всего года. Соединение с внутренними районами страны осуществляется по дорогам / шоссе и с использованием железнодорожных / интермодальных перевозок (в том числе транзит Калининград – Россия). Сеть железных дорог не очень густая и используется в основном для внутреннего транзита из Клайпеды и транзита в направлении Калининград – Россия. Литва использует «русскую» колею.

Существует только один внутренний судоходный водный путь длиной 600 км: река Неман. Также в Литве протекают Шешупе, Нерис и Вента, но внутреннего водного транспорта практически нет в связи с коротким судоходным периодом.

Польша. Польша — достаточно равнинная страна, имеющая выход к Балтийскому морю и крупные реки, с небольшими холмами вдоль балтийского побережья и во внутренних районах на юг от Варшавы. Страна является холмистой вблизи белорусской границы, а также есть горы — Карпаты высотой более 2600 м и горы Крконоше более 1600 м в южной части Польши.

В стране создана сеть железных дорог, имеющих большое значение для транзитных перевозок, соединяющих Северную Европу с Южной и Восточную Европу с Западной. Дорожная инфраструктура включает 38 000 км дорог. Модернизировано около 1500 км автомобильных дорог и дорог первой категории.

Порты Гдыня, Гданьск и Свиноуйсьце доступны для морских судов с осадкой до 14 м (Гдыня и Гданьск) и 13 м (Свиноуйсьце). Доступ перевозчиков Балтимакс (суда с максимальной осадкой до 15,4 м, максимальной длиной 260 м и максимальной шириной 48 м) возможен в Гданьск и планируется в Гдыню. Небольшой порт Эльблонг допускает вход судов с осадкой до 3 м. Порты соединены с дорожной сетью автодорогами (Эльблонг — шоссе).

Сеть железных дорог в Польше насчитывает 20 000 км, которые в основном электрифицированы. Сеть густая, соединяет все крупные порты и в основном оснащена «западной» колеей.

Крупнейшие реки Польши: Висла, впадающая в море в Гданьске; Одра, впадающая в Балтийское море в Свиноуйсьце, а также Буг, частично протекающий вдоль восточной границы.

Внутренние водные пути имеют длину 3650 км, из них 4,9% могут использоваться для судов классов IV и Va. Большие порты соединены с внутренними районами внутренними водными путями, но тем не менее, их использование составляет только 1% от всего грузооборота в Польше.

6.1.2. Климат в регионе

Климат региона иногда в решающей степени определяет условия транспортировки. Немаловажным может возникнуть, например, из-за замерзания порта или судоходных каналов. В этой части описываются:

- ◇ опасные условия (лед в портах, снег в портах / на автомобильных и железных дорогах, сильные дожди на дорогах / внутренних водных путях, пересыхания внутренних водных путей);
- ◇ последствия изменения климата, оказывающие различное влияние на климат в стране.

Существуют климатические различия между более западными странами с морским климатом, такими как Дания и Германия, и более восточными странами с континентальным климатом.

Беларусь. В Беларуси умеренно-континентальный климат, что означает холодную зиму (ниже -20°C) и умеренно теплое лето, как правило с достаточным количеством осадков. Возможны ливни, из-за которых, а также в связи с сезонными особенностями, возможны наводнения; зимой регулярно выпадает снег, продолжительность снежного периода 75–120 дней, а высота снежного покрова в среднем 15–30 см.

Изменение климата для Беларуси может повлечь наступление более теплых зим и лета (Источник: Центр по адаптации к изменению климата). Следует ожидать уменьшение осадков, в том числе снегопадов на юге страны, что положительно скажется на работе транспорта. Угрозы связаны с ожидаемым ростом осадков на севере страны, что создаст помехи для дорожного движения. Изменение баланса осадков по всей стране может ухудшить функционирование внутренних водных путей, так как засухи и наводнения сделают навигацию невозможной.

Дания. Датский климат умеренный, как на севере Германии, с умеренными температурами зимой и летом (сказывается влияние Гольфстрима). Осадков достаточно, зимой там, главным образом, умеренные снегопады. Лед в портах бывает только в суровые зимы.

Изменение климата приведет к уменьшению количества дней со снежным покровом, уменьшению снегопадов и морозных дней зимой. Увеличение осадков зимой будет компенсировано уменьшением осадков в летний период. Ожидается увеличение числа сильных ливней. Количество сильных бурь, как ожидается, также возрастет (Источник: Центр по адаптации к изменению климата). Перспективы страны в плане доступности можно увидеть в более стабильном режиме движения автомобильного и железнодорожного транспорта в условиях зимы несмотря на сильные осадки, так как станут реже снегопады и гололед. Угрозы связаны с более частыми и сильными бурями, которые будут мешать перевозкам морским транспортом, а также причинять ущерб побережью, портам и ряду внутренних районов страны.

Германия. Климат в северной Германии умеренный и отличается от морского климата в западном и более континентальном в восточном регионе страны. На западе Германии летом, как правило, холоднее, а зимой теплее, чем в ее восточной части. Выпадение снега — обычное явление, но он дольше лежит в восточной части из-за более низких температур. Тем не менее, Гамбург и порты в Балтийском море иногда замерзают, в связи с чем нуждаются в ледокольных судах.

Изменение климата в Северной Германии, как ожидается, приведет к увеличению осадков и более умеренным температурам. Таким образом, число зим со льдом в портах и снегопадами будет снижаться, а холодный период будет короче (Источник: Центр по адаптации к изменению климата). Казалось бы, что это улучшает инфраструктурные условия в зимний период, однако существуют гораздо более существенные угрозы — возможные бури и наводнения, препятствующие нормальному движению морского транспорта в Балтийском море.

Латвия. Климат Латвии находится в диапазоне от морского к континентальному. В Латвии умеренные температуры летом, но возможны холодные зимы с температурой ниже -20°C . Обычным является выпадение снега с октября по апрель, осадков достаточно и нет регулярных засух.

В портах Риги и Вентспилса лед в зимний период является обычным явлением, что препятствует их обычной доступности для морских судов. Все это делает необходимым использование ледоколов.

Изменение климата в Латвии приводит к общему потеплению, что особенно заметно зимой, и к все более и более сильным ветрам и росту осадков (Источник: Центр по адаптации к изменению климата). Изменения обуславливают перспективы и угрозы для транспортной инфраструктуры страны: меньше холодных дней означает уменьшение выпадения снега, более короткие периоды снега и льда, которые ограничивают движение. Лед в Рижском заливе будет появляться позже и будет тоньше. Тем не менее, отмеченное увеличение осадков зимой (до $+30\%$) и летом (до $+10\%$) сделает дорожные условия сложнее, увеличит риск несчастных случаев. Увеличение числа жарких дней потребует дополнительных усилий по охлаждению товаров и складов; более частые и более высокие наводнения будут препятствовать погрузочно-разгрузочным работам в портах.

Литва. Климат Литвы колеблется от морского к континентальному. На это указывают умеренные температуры летом и возможная температура ниже -20°C зимой. Снегопады — обычное явление и возможны в период между октябрем и апрелем. Осадков достаточно и нет регулярных засух.

Изменение климата в Литве может повлечь ряд изменений в транспортной системе страны, влияющих на доступность региона: меньше холодных дней и уменьшение снегопадов означают короткие периоды снега и льда, а значит, улучшение условий для автомобильного движения (Источник: Центр по адаптации к изменению климата). Но угрозы такие же, как и в Латвии: увеличение осадков зимой (до $+30\%$) и летом (до $+10\%$) сделают дорожные условия тяжелее и могут привести к повышению количества аварий. Увеличение числа жарких дней потребует дополнительных усилий по охлаждению товаров и складов; более частые и более высокие наводнения будут препятствовать погрузочно-разгрузочным работам в портах.

Польша. Климат в Польше колеблется от морского (вдоль побережья Балтийского моря) до континентального климата (юго-восток, вдоль украинской границы). Для Польши характерны достаточно холодные зимы с температурой ниже -20°C и умеренно теплое лето. Характерно также достаточное количество осадков, зимой регулярные снегопады и частые метели, летом возможны засухи.

Изменение климата может привести к тому, что зимы и лето в Польше станут теплее (более высокие температуры в зимнее время), ветра станут сильнее (+10%) и в основном западными, что может послужить причиной наводнений; выпадение осадков уменьшится и засуха может стать более частым явлением. Уменьшение выпадения осадков, особенно снегопадов, минимизирует помехи при автоперевозках. С другой стороны, изменение баланса осадков может стать проблемой для внутренних водных путей, что сделает внутреннюю навигацию невозможной. Наводнения могут привести к попаданию солоноватой воды Балтийского моря в водоемы с пресной водой. Наводнения также угрожают всем портам и промышленным зонам вокруг Гданьска, Гдыни и Сопота, а также промышленным отходам, затапливаемым в этом регионе (Источник: Европейское агентство по окружающей среде, Европейская комиссия по морским делам).

6.1.3. Физические ограничения в регионе

Для подавляющего большинства клиентов, которые используют транспортные услуги, основным критерием при выборе маршрута и перевозчика наряду с ценой и безопасностью является скорость и частота доставки, а также инфраструктура, включая развитие сети дорог и дорожного сервиса.

Таким образом, описание физических ограничений, включает в себя:

- ◇ скорость;
- ◇ экономию от эффекта масштаба;
- ◇ население и различные демографические факторы (воздействие на транспортные потоки и предложение рабочей силы);
- ◇ развитие транспортной инфраструктуры;
- ◇ эффективность транспортных терминалов;
- ◇ необходимость затрат на строительство и прочие эксплуатационные расходы.

Скорость. С ростом производства растет и объем перевозок в сфере логистических услуг. Вот почему высокая скорость доставки, как правило, дает огромный экономический эффект.

Тем не менее, такого эффекта не достичь в случае перевозки товаров, производимых и используемых сезонно (например, минеральных удобрений, сельскохозяйственных машин). Так, скорость доставки зерновых комбайнов в зимний период не влияет на общий размер соответствующего оборотного капитала, хотя во время уборки скорость доставки такой техники будет иметь гораздо большее значение. Эффект масштаба и скорость доставки учитываются примерно для 75% всех перевозимых грузов.

Одним из основных факторов, который влияет на изменение стоимости груза, является скорость (или время) поставки товаров (с момента их предъявления к перевозке до момента принятия получателем). В определенной степени этот показатель характеризует качество логистических услуг, включая транспортные услуги (Рисунок 6.1).

Железнодорожный транспорт. На железнодорожном транспорте скорость доставки грузов по России составляет 11 км/ч (230–250 км/день) при средней скорости поезда более чем 40 км/час. Этот разрыв в показателях объясняется длительными задержками вагонов на станциях, в пути и в местах погрузки и разгрузки. Небольшие партии грузов перемещаются особенно медленно (скорость такой доставки составляет 4–5 км/ч или до 100–130 км/день). В целом, средняя продолжительность доставки по

железнодорожной дороге гораздо выше, чем речным транспортом и трубопроводным, но ниже, чем морским.

На основании «Правил исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транспортом» (приняты Минюстом России 8 октября 1998 года, регистрационный номер 1633), продолжительность доставки грузов, а также порожних вагонов, принадлежащих грузоотправителю, грузополучателю или арендатору, исчисляется на станции отправления в соответствии с железнодорожной дистанцией — для расчета стоимости перевозки, с учетом железнодорожных направлений, по которым осуществляется транспортировка. Эти правила определены на основе следующих стандартов обычной перевозки по всей территории России (Таблицы 6.1, 6.2):

Таблица 6.1. Перевозка грузов в вагонах, контейнерах и мелкими партиями в зависимости от расстояния

Вагон		Контейнер и небольшие партии грузов	
Расстояние доставки от ... до (км)	Стандартный суточный пробег (км)	Расстояние доставки от ... до (км)	Стандартный суточный пробег (км)
... 199	110	до 599	75
200 ... 599	160	600 ... 999	100
600 ... 999	240	1000 ... 1999	140
1000 ... 1999	310	2000 ... 2999	180
2000 ... 2999	330	3000 ... 4999	230
3000 ... 4999	380	5000 ... 6999	270
5000 ... 6999	400	7000 ... и выше	300
7000 ... и выше	420		

Рисунок 6.1

Время доставки различными видами транспорта



Таблица 6.2. **Высокоскоростная транспортировка**

Расстояние доставки от ... до (км)	Стандартный ежедневный пробег по видам перевозок		
	Вагоны	Рефрижераторные контейнеры повышен- ной емкости	Стандартные контей- неры и небольшие партии грузов
... 199	140	110	90
200 ... 599	210	160	120
600 ... 999	310	250	180
1000 ... 1999	400	320	250
2000 ... 2999	430	340	270
3000 ... 4999	480	380	300
5000 ... 6999	500	420	340
7000 ... и выше	520	450	360

Перечень железнодорожных направлений, которые используются для высокоскоростной доставки, опубликован в сборнике правил перевозок и тарифов на железнодорожном транспорте. Скорость перевозки грузов выбирает и указывает в транспортной железнодорожной накладной грузоотправитель. Если допускается перевозка данных грузов только с большой скоростью, грузоотправитель должен указать данную скорость. Согласно статье 20 Транспортного устава железных дорог Российской Федерации, железные дороги и грузоотправители могут заключать договоры, в которых устанавливается иная продолжительность доставки, чем указана в названных правилах, для чего делается специальная отметка в железнодорожной накладной в графе «Специальные инструкции и знаки отправителя».

Что касается железнодорожного транспорта, то многолетний опыт работы с ОАО «Российские железные дороги» указывает на невозможность гарантировать предсказуемые сроки доставки грузов потребителю в соответствии с нормативным временем.

Ускоренное перемещение грузов обеспечивается контейнерными поездами «Восточный ветер», «Монгольский ветер», «Содружество», «Брест-Илецк 1», грузовой поезд «Россия-экспресс» и т.д., которые следуют из Европы. Работы по увеличению трафика для всех скоростных поездов продолжаются по направлению Брест-Красное (Россия).

Железнодорожный транспорт в Беларуси развивается и набирает обороты, хотя в целом транспортная инфраструктура в Беларуси еще не достигла такого уровня, как в соседних государствах — Литве и Украине. Однако, именно перемещение грузов в контейнерах железнодорожным транспортом имеет позитивную тенденцию к увеличению доходности. По данным Белорусской железной дороги за 2012 год было перевезено 261 000 контейнеров в 20-футовом эквиваленте (ДФЭ), что на 16,6% больше по сравнению с 2011 годом.

Кроме того по железнодорожным грузам было зарегистрировано небольшое увеличение тоннажа на внутренних маршрутах (2,4%), умеренный рост экспорта (5,7%) и высокий рост импорта (15,3%). В то же время, вес транзитных товаров сократился почти на 10%, в конечном итоге это привело лишь к небольшому увеличению по всей железной дороге (0,7%). На внутренних и экспортных маршрутах на фоне общего роста объема поставок были снижены поставки таких групп товаров, как химические и минеральные удобрения, зерно.

Автомобильный транспорт. На автомобильном транспорте средняя скорость доставки грузов по России составляет 15–17 км/ч, что приблизительно соответствует скорости на железной дороге. При этом тратится значительно меньше времени на погрузку и выгрузку товаров. При движении по международным маршрутам скорость доставки автомобильным транспортом увеличивается в 2–3 раза по сравнению с междугородним трафиком. На расстояние до 50 км автомобильным транспортом можно доставить товар в 9–10 раз быстрее, чем по железной дороге.

Современные автомобили оснащены специальными регистраторами — тахографами, максимальная скорость ограничена этим электронным устройством до 85 км/ч, т.е. автомобиль теоретически может сделать максимум 2040 км в сутки. Опираясь на опыт, следует отметить, что средняя скорость грузовиков по всей Европе составляет 70 км/ч, а средний пробег 700 км, в то время как в Беларуси и России — 40–50 км/ч, а пробег около 450–500 км в день.

Ограничения скорости для транспортных средств приведены в Таблицах 6.3–6.5.

Таблица 6.3. Максимальная скорость движения седельных тягачей по странам

Страна	в населенных пунктах	вне населенных пунктов	на автобанах / шоссе
Германия	50	60	80
Дания	50	80 (70)	80
Польша	60	70	80
Литва	60	70	90
Эстония	50	90	90
Украина	60	70	90
Латвия	50	80	90
Беларусь	60	70	90
Россия	60	70	90

Источник: <http://transler.ru/>

При перевозке опасных грузов во всех европейских странах скорость движения большегрузных автомобилей должна быть снижена до 30–40 км/ч.

Таблица 6.4. Ограничения по грузоперевозкам

Страна	Области, где есть ограничения	Время работы
Германия	Все дороги и автобаны страны	По воскресеньям и праздникам с 00.00 до 22.00
Дания	Не существует каких-либо ограничений по выходным и праздникам	
Польша	На транспортные средства с тентом весом более 12 тонн – на всей территории страны	С 18.00 до 22.00 накануне официальных праздников, с 08.00 до 22.00 по праздникам
Литва	Не существует каких-либо ограничений по выходным и праздникам	

Эстония	Не существует каких-либо ограничений по выходным и праздникам	
Украина	Не существует каких-либо ограничений по выходным и праздникам	
Латвия	Не существует каких-либо ограничений по выходным и праздникам	
Беларусь	Не существует каких-либо ограничений по выходным и праздникам	
Россия	Не существует каких-либо ограничений по выходным и праздникам	

Некоторые дороги имеют ограничения на вождение в ночное время, в этом случае они обозначены соответствующими дорожными знаками.

Таблица 6.5. **Дополнительные ограничения**

Страна	Виды ограничений	Время действия ограничений	Местные экологические ограничения
Германия	Сезонные: ограничения действуют на некоторых автобанах в летнее время	По субботам, с 1 июня по 31 августа, с 07.00 до 22.00 ч	Специальные требования для въезда в экологические зоны (класс автомобиля по стандартам выбросов); соответствие стандартам Евро 4; бензиновые автомобили Euro 1
Дания	Местное время: ограничения для транспортных средств с опасными грузами через туннель Эресунн, соединяющий Каструп (Дания) с Лернакен (Швеция)	С 23.00 до 06.00 для ADR класса 1 подмножества 1.1, 1.5, количество таких грузов на одну транспортную единицу не должно превышать 1000 кг	С 1 сентября 2011 года все автобусы и грузовики должны перемещаться в крупнейших датских городах под датским экологическим знаком. Экологические зоны: автомобили должны соответствовать стандартам Евро-3 или Евро-4
Польша	На транспортные средства с тентом весом более 12 тонн на всей территории страны	В летнее время (с 1-ой пятницы после 18-го июня до 1-го воскресенья после начала учебного года):- По пятницам с 18.00 до 22.00. По субботам с 08.00 до 14.00. По воскресеньям с 08.00 до 22.00	
	На транспортные средства с тентом весом более 16 тонн в Варшаве	Каждый день с 07.00 до 10.00 и с 16.00 до 20.00	

Литва	Отсутствуют дополнительные ограничения		
Эстония	в Таллинне Ограничения для транспортных средств с опасными грузами	В рабочие дни с 07.00 до 09.00 С 17.00 до 19.00	
Украина	Сезонные: в период, когда температура воздуха повышается более чем на 28 градусов выше нуля, по дорогам общего пользования в дневное время ограничено движение транспортных средств с тентом весом более 24 тонн и нагрузкой на ось более 7 тонн	Даты начала и окончания ограничений определяются в зависимости от показаний температуры воздуха.	
Латвия	На транспортные средства с тентом весом более 5 тонн в Риге	С 07.00 до 10.00 и с 16.00 до 19.00 на определенных улицах и мостах	
Беларусь	Ежегодно, в зависимости от уровня паводковых вод в весенний период ограничено движение автомобилей с высокой нагрузкой на ось по ряду второстепенных дорог. В летний период при температуре воздуха 25°C и выше ограничено движение в дневное время транспортных средств с нагрузкой на ось более 5,5 тонн.		
Россия	С 15 июня 2012 года на федеральной трассе М-4 «Дон», а также по трассам М-1 «Беларусь» и М-3 «Украина» частично ограничено движение грузовиков, если, в соответствии с Росгидрометом, дневная температура выше 32 градусов. В некоторых регионах, дорожные рабочие по приказу Федерального дорожного агентства имеют право не допускать на трассу большегрузные автомобили (основные федеральные дороги, которые ведут на юг)	С 10.00 до 22.00 с 15 мая	

Прохождение границы ЕС / Таможенный союз не превышает одного дня с учетом графика работы и отдыха водителя. Например, груз прибудет на таможню из Польши в Москву в течение 3-х дней с учетом времени прохождения польско-белорусской границы. Чтобы доставить товар быстрее, можно уложиться в течение 2-х дней, это возможно, если автомобиль будет идти под управлением двух водителей. Еще больше уменьшить время доставки невозможно без нарушения международных правил перевозки.

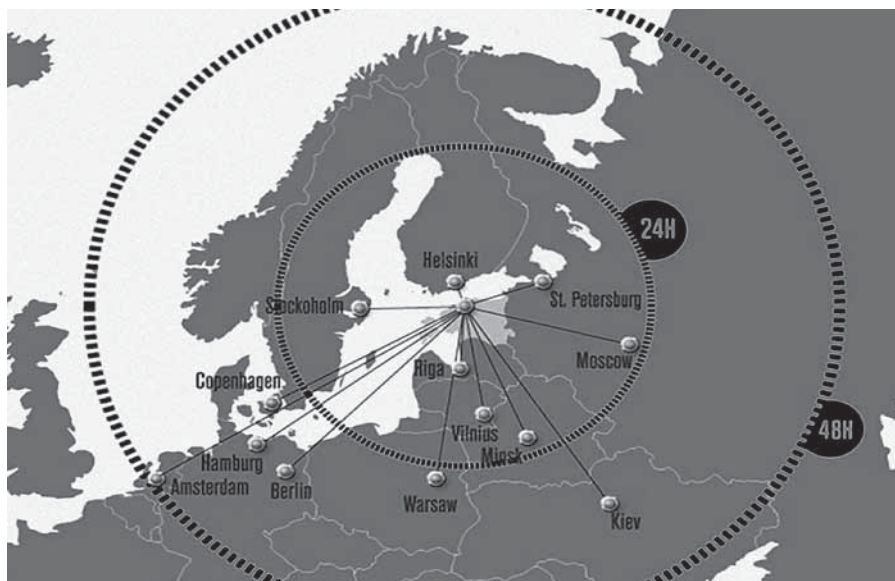
Грузоперевозки транспортных компаний, имеющих собственный автопарк, осуществляются не по мере накопления товаров (как в других видах транспорта), а в соответствии с установленным графиком отправки и движения транспортных средств по установленным маршрутам или в соответствии с транспортными заказами. Это позволяет клиентам точно установить сроки доставки грузов, исключить неопределенные формулировки в договоре, как например «с момента выхода из транспортного средства» (Рисунок 6.2).

Белорусский участок транспортного коридора № 9 (граница России – Витебск – Орша – Могилев – Гомель – граница Украины) соединяет Финляндию, Литву, Россию, Беларусь, Украину, Молдову, Румынию, Болгарию и Грецию, и простирается на территории республики на 456 км. Участок коридора № 9b Гомель – Минск – Вильнюс – Клайпеда занимает на территории Беларуси 468 км и состоит из секций с двумя и четырьмя полосами движения.

Морской транспорт. Средняя скорость доставки товаров в России по рекам составляет 4–5 км/час. Самоходные суда движутся гораздо быстрее — до 12–15 км/час. Лес в плотах движется со скоростью 3–4 км/час. Сравнивая речной транспорт с железнодорожным,

Рисунок 6.2

Время и расстояние перевозки автомобильным транспортом
в странах Балтии (из Эстонии)



следует учитывать, что хотя путь вдоль реки часто длиннее, чем железнодорожный, сроки доставки грузов в некоторых случаях получаются либо такие же или даже быстрее. Это, прежде всего, касается современных самоходных грузовых судов, проходящих большие расстояния без остановки. Речной транспорт имеет значительно меньше ограничений по полосе пропускания, чем железнодорожный.

В области морского транспорта средняя скорость доставки составляет около 16 км/ч (в том числе сухогрузы — 13 км/ч, нефтяные грузы — 19 км/ч). Несмотря на длительную задержку судов под грузовыми операциями в портах, в итоге скорость доставки товаров выше (примерно в 1,5 раза), чем железными дорогами. Скорость перекачки нефти по трубопроводному транспорту в 2–3 раза медленнее, чем по железной дороге, но низкая стоимость транзита обуславливает необходимость развития этого вида транспорта.

Пассажирские перевозки. Скорости доставки пассажирским транспортом существенно различаются в зависимости от видов транспорта. Самую высокую скорость обеспечивает воздушный транспорт (в среднем это около 400–500 км/ч с учетом ожидания и поездки в аэропорт и обратно). На железных дорогах эта скорость составляет 50–60 км/час. Скорость больших морских пассажирских лайнеров не превышает 20–30 км/ч. На автомобильном транспорте скорость доставки пассажира 35–40 км/час. Скорость движения обычных пассажирских судов на речном транспорте составляет около 20 км/ч, а на подводных крыльях составляет 50–60 км/час. Довольно трудно подсчитать экономию от более быстрой доставки пассажиров. Чтобы сделать это, необходимо рассчитать стоимость пассажира-часов. Экономия рабочего времени и эффективное использование свободного времени — эквивалент развития производительных сил, роста благосостояния общества.

Мультимодальные перевозки. Паромное сообщение между Германией и странами Балтии, Дании и Швеции, и другими странами достаточно развито. Для тех, кто покупает билеты туда и обратно, существуют скидки.

Паромные переправы Германии:

направление Германия ↔ Финляндия:

1. Травемюнде ↔ Хельсинки
2. Росток ↔ Хельсинки

направление Германия ↔ Литва

1. Киль ↔ Клайпеда
2. Зассниц (Мукран) → Клайпеда

направление Германия ↔ Латвия

1. Паром Травемюнде → Рига → Травемюнде
2. Паром Травемюнде → Вентспилс → Травемюнде

направление Германия ↔ Швеция

1. Треллеборг → Зассниц

направление Германия ↔ Россия

1. Любек → Санкт-Петербург → Любек

направление Германия → Швеция → Россия

1. Санкт-Петербург → Карлсхамн (Швеция) → Киль (Германия) → Санкт-Петербург
2. Линия «Нева ↔ Бодж»

Паромные переправы Дании:

направление Швеция $\longleftrightarrow$ Дания:

1. Хельсингор (Дания) $\longleftrightarrow$ Хельсинборг (Швеция) (0,5 ч.) Паромы Scandlines
2. Фредериксхавн (Дания) $\longleftrightarrow$ Гетеборг (Швеция) (2-3,5 ч.) – Stena Line
3. Копенгаген (Дания) $\longleftrightarrow$ Мальме (Швеция) Scandlines

направление Дания $\longleftrightarrow$ Германия:

1. Киль (Германия) $\rightarrow$ Багенкоп (Дания) $\rightarrow$ Nordisk Fargefart
2. Германия $\longleftrightarrow$ Родбю (Дания) (0,5 ч.) Scandlines, DFO
3. Росток (Германия) $\longleftrightarrow$ Гедзер (Дания) Scandlines, DFO

направление Дания $\longleftrightarrow$ Литва:

1. Паромное сообщение между Копенгагеном (Дания) $\longleftrightarrow$ Клайпеда (Литва), Lisco Baltic Service
2. Паромные перевозки по маршруту Клайпеда (Литва) $\longleftrightarrow$ Орхус (Дания), Scandlines
3. Дания $\longleftrightarrow$ Норвегия. Компания «Color Line»

Паромные переправы Литвы:

1. Клайпеда (Литва) $\rightarrow$ Киль (Германия) $\rightarrow$ Клайпеда
2. Клайпеда (Литва) $\rightarrow$ Зассниц (Германия) $\rightarrow$ Клайпеда
3. Из литовских портов регулярное паромное сообщение установлено с портами Дании и Швеции. Паромные перевозки по маршруту Клайпеда (Литва) $\longleftrightarrow$ Копенгаген (Дания) осуществляются службой Lisco Baltic.
4. Паромные перевозки по маршруту Клайпеда (Литва) $\longleftrightarrow$ Орхус (Дания) осуществляются Scandlines
5. Паромные перевозки по маршруту Клайпеда (Литва) $\longleftrightarrow$ Карлсхамн (Швеция) осуществляются службой Lisco Baltic.
6. Паромные перевозки по маршруту Клайпеда (Литва) $\longleftrightarrow$ Травемюнде (Германия) осуществляются Eurohansa.

Паромные переправы Эстонии:

1. Силламяэ (Эстония) $\longleftrightarrow$ Котка (Финляндия)
2. Палдиски (Эстония) $\longleftrightarrow$ Капельскер (Швеция). Перевозки осуществляются «Tallink»
3. Таллинн (Эстония) $\longleftrightarrow$ Стокгольм (Швеция). Перевозки осуществляются «Tallink» Хельсинки (Финляндия) – Таллинн – Росток (Германия). Перевозки осуществляются на «Силья Лайн»

Паромные переправы Латвии:

1. Любек (Германия) $\longleftrightarrow$ Рига (Латвия). Компания «DFDS Tor Line SIA»
2. Вентспилс (Латвия) $\longleftrightarrow$ Любек (Германия). Паром MERMAID II
3. Травемюнде (Германия) $\longleftrightarrow$ Вентспилс (Латвия). Время в пути – 30 часов.
4. Лиепая (Латвия) $\longleftrightarrow$ Росток (Германия)

Согласно информации АСМАП транзит грузов из России в страны Западной Европы с использованием маршрута доставки паромом через Латвию обеспечивает экономию средств по сравнению с сухопутным маршрутом перевозки через Беларусь: при использо-

вании парома Росток – Лиепая экономия составляет около 100 евро, при использовании паромного сообщения Рига – Любек – около 200 евро (за счет экономии расходов на топливо, амортизацию оборудования, техническое обслуживание и ремонт и т.д.) (Таблица 6.6). Кроме того, преимущество этого маршрута — хороший отдых водителя в период нахождения автомобиля на пароме.

Таблица 6.6. Стандартные ставки на паромные переправы

Маршруты	Тарифы, в евро				
	Порож- ний	Под грузом	Туда и обратно	С водите- лем	BAF*
Вентспилс – Травемюнде	352,0	384,0	порожный 944,0	-	-
Травемюнде – Вентспилс	592,0	624,0	под грузом 1008,0	-	-
Рига– Любек / Киль	455,0	493,0	Порожный 1131,5	-	1-2%
Любек/ Киль – Рига	676,5	709,5	под грузом 1202,5	-	1-2%
Лиепая– Росток	742,5	742,5	1485,0	-	1,0 за место на пароме
Росток– Лиепая	742,5	742,5	1485,0	-	1,0 за место на пароме

* BAF – индекс изменения цен на бункер (зависит от цен на топливо и т.д.)

Одним из основных недостатков использования этих паромов является то, что осуществляется только два отправления в неделю, и одно из них приходится на конец недели (по обеим линиям) с приходом в Германию накануне воскресенья, когда движение большегрузных автомобилей запрещено.

Сумма ставки по маршруту Любек – Рига и Росток – Лиепая превышают размеры в экспортном направлении примерно на 250 евро, но в целом, с использованием тарифа «туда и обратно» на пароме, затраты остаются сопоставимыми с рассматриваемым сухопутным вариантом.

Согласно тому же источнику, Вентспилский порт и порт Травемюнде очень выгодны и удобны для паромов по следующим причинам:

- ◊ прежде всего, это незамерзающие порты (это важно для региона Балтийского моря), что позволяет принимать суда без задержек или ожидания даже в ненастную зиму;
- ◊ дороги в Вентспилсе и Травемюнде не так загружены, как в Риге, Росток и Киле (Германия), в результате чего отсутствует вероятность незапланированного простоя транспортных средств в пробках или в портовых зонах;
- ◊ порты имеют универсальные терминалы. К паромным терминалам проложены железные дороги, рядом находятся склады, и все это расположено на территории свободного порта, то есть имеется особый таможенный статус. Паромное сообщение может легко сочетаться с другими видами транспорта и создавать удобные логистические цепи, что создает дополнительные возможности для экспедиторов и ло-

гистических операторов. Например, автомобили прибывают из Германии на пароме в Вентспилс. Там, в таможенной зоне порта, эти автомобили загружаются в специальные железнодорожные вагоны и отправляются в страны Центральной Азии, эта схема также распространяется и на другие товары. Потенциал портов велик, и есть возможность реализации крупных транспортных проектов. Паромное сообщение является важным звеном в цепи транспортной логистики, особенно в комплексе с хорошо функционирующей, надежной и универсальной транспортной цепью, соединяющей страны Балтии и Западной Европы.

Международный транспортный коридор «Север-Юг» имеет важное значение для транспортировки товаров, которые ранее были доставлены по морю в порты европейских стран из азиатского региона, Персидского залива, Индийского океана и Ближнего Востока. Доставка грузов по этому маршруту возможна в 2 раза быстрее, чем через Суэцкий канал. Это важный сухопутный маршрут, являющийся связующим звеном в транзите между Азией и Европой. К Координационному совету международного коридора решила присоединиться и Беларусь.

Также активно используется комбинированный транспорт по направлению Клайпеда – Одесса – Клайпеда для транзита грузов из скандинавских стран в порты Одесса и Ильичевск; из стран Черноморского бассейна (Кавказа, Центральной Азии и Ближнего Востока) в порт Клайпеда товары перемещаются в контейнерах по морю, полуприцепами, автоколоннами, автопоездами и т.д. В рамках Центрально-европейской инициативы было принято решение о продлении международного транспортного коридора V (Триест – Любляна – Будапешт – Львов) по территории Республики Беларусь в направлении Львов – Ровно – Сарны – Минск, что позволило включить II, V и IX транспортные коридоры в общую сеть.

Эффект масштаба. В Беларуси для производства \$1 ВВП требуется осуществить перемещение груза в объеме около 3 ткм, в то время как в странах ЕС в среднем на это необходимо 0,3 ткм. Тем не менее в России этот показатель выше, чем в Беларуси, в 3 раза.

По данным Всемирного банка в странах, которые являются членами Евразийского экономического сообщества, в том числе Беларусь, затраты на логистику крайне высоки, и это обусловлено следующими факторами:

- ◇ неэффективное использование грузового транспорта (по мнению экспертов, его средняя производительность в 4 раза ниже, чем в развитых зарубежных странах);
- ◇ значительная часть парка грузовых автомобилей характеризуется низкой технической оснащенностью, высокой степенью износа, несоответствием к требованиям к перевозимому грузу и другим эксплуатационным требованиям;
- ◇ недостаточное развитие систем логистики, плохая координация при осуществлении смешанных перевозок разными видами транспорта;
- ◇ отсутствие эффективных транспортных технологий и логистических центров на междугородних маршрутах, что вызвано значительным сокращением использования большегрузных автомобилей и недостаточным увеличением перевозок малотоннажными грузовиками, не решением проблемы загрузки пустых транспортных средств, движущихся в обратном направлении.

В такой небольшой стране, как Беларусь, большое количество транспортно-логистических центров не требуется, так как при эффективной организации внутренних потоков грузоперевозок доход от них для логистической системы будет незначителен.

Конкуренция на внутренних грузопотоках Беларуси высока и соответствующая логистическая инфраструктура достигнет требуемого уровня без значительных дополнительных усилий.

Конкуренция среди транспортно-логистических центров, которые работают с транзитными грузопотоками, будет оставаться на низком уровне в течение длительного времени из-за высокого транзитного потенциала Беларуси.

В Таблице 6.7 представлены данные о транзите товаров через территорию Беларуси автомобильным и железнодорожным транспортом.

Таблица 6.7. Транзит товаров через Беларусь

Транзит товаров, млн. тонн	2006	2007	2008	2010	2015*
Автомобильный транспорт	1,7	17,6	1,5	8,4	47,1
Железнодорожный транспорт	46,3	49,3	50,6	46,6	62,9
Всего по видам транспорта	48,0	51,1	52,1	55	110

* Прогноз Стратегии транзита – 2015.

Источник: Национальный статистический комитет Республики Беларусь

Данные показывают, что объем грузоперевозок (включая внутренние) по железной дороге растет в 2 раза медленнее, чем автомобильным транспортом. Таким образом, удельный вес в области грузовых перевозок растет и достиг 17% (с учетом всех видов транспорта, в том числе трубопроводного, 48%).

Рост грузопотоков в направлении ЕС – Азия. Основной экономической интерес Беларуси в Таможенном союзе — развитие транзитных мощностей, то есть увеличение экспорта транспортных услуг на основе создания сети логистических центров в Беларуси.

Передача функций управления с белорусско-российской и российско-казахстанской границы на внешнюю границу ТС сократит время прохождения операций таможенного контроля и сократит затраты на логистику (в настоящее время они оцениваются в \$50 млрд.) для потока товаров из ЕС через территорию ТС в страны Азии и наоборот.

Партнерство между Россией, Казахстаном и Беларусью может изменить конфигурацию транспорта между ЕС и Азией. Необходимо иметь в виду, что в связи с принятым планом по развитию логистики Западного Китая китайцы уже активно работают над развитием наземных транспортных связей между Азией и Европой.

Таблица 6.8. Объем торговли стран ЕС со странами ТС и Китаем, млрд. долл.

Страна	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2015*
Беларусь	3,9	10,9	14,1	16,8	23	15,8	30
Россия	67,9	183,1	242	285,4	385,3	239,2	450
Казахстан	14,2	15,9	23,7	27,5	29,1	28,8	40
Итого (ТС за 2010)	86,0	209,9	279,8	329,7	437,4	283,8	520
Китай	94,3	277,2	343,5	438	505,3	440,6	600

Источник: ЮНКТАД – <http://unctad.org/en/Pages/Home.aspx>

* Прогноз авторов

Сухопутный транзит через территорию Таможенного союза в товарообороте ЕС и Китая (около 0,5 трлн. долларов США), и в целом в Азиатско-Тихоокеанском регионе (это еще 0,5 трлн. долл.) составляет менее, чем 1% (Таблица 6.8).

До сих пор практически весь объем товаров доставляется морским путем через Суэцкий канал. Однако активные действия Таможенного союза призваны увеличить эту долю, что является новой актуальной задачей. К 2015 году доходы стран ТС от транзита грузов в направлении ЕС – Китай оцениваются в 60 миллиардов долларов.

По мнению экспертов ООН, ЭСКАТО ООН к 2015 году объем грузов в контейнерах из Азии в Европу достигнет 26,1 млн. ДФЭ, а между Европой и Азией — 17700000 ДФЭ. Трудности с перемещением контейнеровозов через Суэцкий канал неизбежны. Специалисты прогнозируют резкое увеличение перевалки контейнеров из Китая (до 700 000 ДФЭ, прогноз Казтранссервисе) через Казахстан по железнодорожной станции Достык. Часть этих товаров будет распространяться через ТС (поставки из Казахстана в Республику Беларусь уже увеличились в 5,4 раза до \$404 млн. в 2010 году). Другая часть (около 500 000 ДФЭ) пойдет в ЕС, в том числе через Беларусь (около 200 000 ДФЭ). Проблема состоит в обратном перемещении контейнеров — предлагается заполнять порожние контейнеры европейскими товарами в России, Казахстане, Беларуси, в этом случае после разгрузки и новой загрузки в ТС, контейнеры будут следовать обратно в Китай. Маршрут поезда «Казахский вектор» был продлен от станции Арис до станции Достык, что позволило значительно увеличить трафик из Бреста (10 000 ДФЭ в 2010 году).

Население и географические факторы. Численность населения в регионе ACL представлена в Таблицах 6.9–6.11.

Таблица 6.9. Население в странах проекта «Логистика янтарного побережья» в начале 2012 года

Страна	Всего	Столица	Городское население	Сельское население	Мужчины	Женщины
Германия	81843743	3501872	Нет данных	Нет данных	40206663	41 637 080
Дания	5599665	432233	Нет данных	Нет данных	2777141	2822524
Польша	38538447	631235	27606975	10931472	18654577	19883870
Литва	3007758	Нет данных	2008700	999000	1385671	1622 087
Эстония	1339662	401072	930240	409422	617862	721800
Украина	45560255	1722526	31363081	14197174	Нет данных	Нет данных
Латвия	2041763	650478 1	1382139	659624	933114	1108649
Беларусь	9465000	1885100	7175000 75,8%	2290200 24,2%	4398000	5067000
Россия	143000000	11977988	105700000 74%	37300000 26%	66100000 46%	76900000 54%

Источник: Еврокомиссия – EBPOSTAT — <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home>, Федеральное статистическое управление (Destatis) — <https://www.destatis.de/DE/Startseite.html>, Статистика Дании — <http://www.dst.dk/en>, Центральное статистическое управление — http://www.stat.gov.pl/gus/index_ENG_HTML.htm, Статистика Литвы — <http://www.stat.gov.lt/en/>, Статистика Эстонии — <http://www.stat.ee/statistics>, Госкомстат Украины — <http://www.ukrstat.gov.ua/>, Центральное статистическое бюро Латвии — <http://www.csb.gov.lv/en/dati/statistics-database-30501.html>, Национальный статистический комитет Республики Беларусь — <http://belstat.gov.by/index.htm>, Российская Федерация. Федеральная служба государственной статистики — <http://www.gks.ru/>.

Таблица 6.10. **Динамика численности экономически активного и занятого населения, в среднем за 2011 год**

Страна	Всего	Работающее население	Столица	Работающее население
Германия	43671 000	41230000 (Занятых в промышленности, торговле и транспорте — 9 553 000)	Нет данных	Нет данных
Дания	79,8%	2667424 (Занятых в транспортной отрасли — 460 366)	Нет данных	Нет данных
Польша	n/a	16130500	Нет данных	Нет данных
Литва	1634800	1343700	Нет данных	Нет данных
Эстония	1320976	1294455		393222
Украина	21885300	20040300	1470000	1379900
Латвия	1147000	970500	552200	320700
Беларусь	4686000	4654500 — 81,1% (Занятых в отрасли транспорта и связи — 7,4%)	1091000	1087800 89,4%
Россия	75752000	70732000 (Занятых в отрасли транспорта и связи — 9,4%)	6198000	6113300

Таблица 6.11. **Демографическая ситуация в странах проекта «Логистика янтарного побережья» (2012 г.)**

Страна	Язык	Возрастная структура	Средний возраст, лет	Население, темп роста	Миграция
Германия	Немецкий язык; наряду с ним используются ниже-, средне- и высоко-немецкие диалекты (10 основных и 50 местных), на которых говорят жители в приграничных районах соседних стран	0-14 лет: 13,2% (мужчин 5499555/5216066 женщин) 15-64 лет: 66,1% (мужчин 27173860/26587068 женщин) 65 лет и старше: 20,7% (мужчин 7273915/9555392 женщин)	общий: 45,3 мужчины: 44,2 женщины: 46,3	-0,2%	0,71 мигранта / 1,000 населения
Дания	Датский, фарерский, гренландский (диалект инуитов), немецкий (меньшинство) Примечание: английский язык является преобладающим вторым языком	0-14 лет: 17,4% (мужчин 494967 / женщин 469 918) 15-64 года: 65% (мужчин 1806653/1796576 женщин) 65 лет и старше 17,6% (мужчин 433401 / женщин 541938)	общий: 41,2 мужчины: 40,3 женщины: 42,1	0,239%	2,36 мигранта / 1000 населения

Польша	Польский (официальный) 97,8%, другие и неуточненные 2,2%	0-14 лет: 14,6% (мужчин 2892701/2731949 женщин) 15-64 лет: 71,3% (мужчин 2066066/3320760 женщин) 65 лет и старше: 14% (мужчин 2066066/3320760 женщин) 65 лет и старше: 14% (мужчин 2066066/3320760 женщин)	общий: 38,8 мужчины: 37,2 женщины: 40,6	-0,075%	-0,47 мигранта / 1000 населения
Литва	Литовский (официальный) 82%, русский 8%, польский 5,6%, другие и неуточненные 4,4%	0-14 лет: 13,7% (мужчин 247372 / женщин 234 337) 15-64 года: 69,7% (мужчин 1209122/1249720 женщин) 65 лет и старше: 16,6% (мужчин 202479 / женщин 382 731)	общий: 40,5 мужчины: 37,8 женщины: 43	-0,278%	-0,73 мигранта / 1000 населения
Эстония	Эстонский (официальный) 67,3%, русский 29,7%, другие 2,3%, 0,7% неизвестных	0-14 лет: 15,3% (мужчин 100176 / женщины 94 351) 15-64 года: 66,8% (мужчин 405122 / женщин 446 204) 65 лет и старше: 18% (мужчины 75 484 / женщины 153 372)	общий: 40,8 мужчины: 37,2 женщины: 44,1	-0,65%	-3,33 мигранта / 1000 населения
Украина	Украинский (официальный) 67%, русский 24%, другие (в том числе присутствуют румыно-, польско-, и венгроворящие меньшинства) 9%	0-14 лет: 13,8% (мужчин 3179234/3005603 женщин) 15-64 лет: 70,7% (мужчин 15163660/16561961 женщин) 65 лет и старше: 15,5% (мужчин 2275828/4667779 женщин)	общий: 40,1 мужчины: 36,9 женщины: 43,3	-0,625%	-0,08 мигранта / 1000 населения
Латвия	Латышский (официальный) 58,2%, русский 37,5%, литовский и другие 4,3%	0-14 лет: 13,7% (мужчин 153975 / женщин 147 207) 15-64 года: 69,3% (мужчин 740818 / женщин 777 964) 65 лет и старше: 17% (мужчин 120692 / женщин 250 924)	общий: 40,9 мужчины: 37,9 женщины: 43,9	-0,598%	-2,34 мигранта / 1000 населения
Беларусь	Белорусский (официальный) 23,4%, русский (официальный) 70,2%, другие 6,4%	0-14 лет: 15% (мужчин 744138 / женщин 702294) 15-64 года: 71,1% (мужчин 3322745/3534948 женщин) 65 лет и старше: 13,9% (мужчин 420226 / женщин 919 215)	общий: 39,3 мужчины: 36,3 женщины: 42,3	-0,18%	0,38 мигранта / 1000 населения

Россия	Русский (официальный), родной язык примерно для 130 миллионов граждан России; много языков национальных меньшинств и диалектов	0-14 лет: 15,7% (мужчин 11498268/10890853 женщин) 15-64 лет: 71,3% (мужчин 48851357/52806900 женщин) 65 лет и старше: 13% (мужчины 5622464/12847828 женщин)	общий: 38,8 мужчины: 35,6 женщины: 42,1	-0,01%	0,29 мигранта / 1000 населения
--------	--	---	---	--------	--------------------------------

Источник: ЦРУ – <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/xx.html>

Визовый режим. Германия, Дания, Польша, Литва, Латвия и Эстония входят в зону Шенгенского соглашения.

Для транзита в паспорте требуется виза страны назначения.

Развитие транспортной инфраструктуры. Транспортная инфраструктура представлена в Таблице 6.12.

Таблица 6.12. Транспортная инфраструктура

Страна	Автомобильные дороги, км		Железнодорожные пути, км	Водные пути	Торговый флот
	всего	скоростные трассы			
Германия	644480	12800	41981	7467	427
Дания	73197	1111	2667	400	367
Польша	423997	765	9428	3997	9
Литва	82131	309	1767	441	38
Эстония	58034	104	1200	335	25
Украина	169496	15	21684	1672	134
Латвия	73074		2239	300	11
Беларусь	86392		5537	2500	
Россия	982000	30000	87157	102000	1143

Источник: ЦРУ – <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/xx.html>

Около 60% всех железных дорог мира используют стандарт железнодорожной колеи 1435 мм (4,7 фута). В России и странах СНГ стандарт колеи железной дороги составляет 1520 мм.

Размер дорожного сбора зависит от объемов перевозки автомобильным транспортом и маршрутов транзита.

В Германии размер дорожного сбора зависит от веса транспортного средства и количества осей. Дорожный сбор («LKW-Maut») там взимается с грузовиков весом 12 и более тонн, будь то порожние или груженные, и это правило действует на всех дорогах в Германии (протяженность около 12 000 км.). Данный платеж можно сделать путем наличной оплаты или с помощью бортовых электронных устройств, что контролируется мобильными группами и контрольно-пропускными пунктами, созданными по всей сети автомагистралей.

Ставки по грузовикам с 4 или более осями составляют 0,155 € / км для Euro 5 (для Euro 1, 2 — стоимость 0,288 €/км). В Интернете по адресу: www.mauttabelle.de публикуются фактические данные о дорогах, проезд по которым бесплатный. Перечень автомагистралей также опубликован в электронной версии Федерального бюллетеня Bundesanzeiger. Компания Toll Collect несет ответственность за взимание платы с грузовых автомобилей на федеральных дорогах в Германии. Размер платы зависит от пройденного участка дороги, а также количества пересекаемых мостов, класса токсичности автомобилей. Компанией Toll Collect разработана система, которая взимает дорожный сбор, не прекращая движение транспорта, и не требует ограничения скорости или остановки транспортного средства.

Электронные платежи используются для грузовиков весом более 12,0 тонн в Бельгии, Дании, Люксембурге, Нидерландах и Швеции. Факт оплаты записывается в базу данных, которая доступна во всех пяти странах для полиции. Стоимость определяется в зависимости от экологических стандартов и времени пребывания автомобиля в стране. Для автомобилей с 4 или более осями стоимость по Евро-2 и выше на 1 день составляет 8 евро, в течение 1 недели составляет 33 евро, на 1 месяц составляет 125 евро, за год составляет 1250 евро.

В Польше взимаются дополнительные платежи при перемещении по главным транзитным дорогам транспортных средств с нагрузкой на одну ось более 10,00 тонн, но менее 11,50 тонн. Тариф за один проезд для стандартной подвески составляет 220 злотых, для пневматической подвески — 164 злотых. При оплате на внутренних границах или на пункте таможенного оформления перевозчик получает специальную карту, которая подтверждает факт оплаты. После получения карты водителю необходимо указать регистрационный номер транспортного средства и дату начала перевозки; маршрут указывать не требуется. Транзит на этих участках дорог без указанной карты влечет наложение штрафа.

В Литве плата за пользование дорожной инфраструктурой осуществляется в соответствии с письмом Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского транспорта. Плата за использование дорожной инфраструктуры для автомобилей весом от 12 до 40 тонн: за 1 день — 20 литов, в течение 1 недели — 90 литов, за 1 месяц — 180 литов, за 1 год — 1600 литов.

Согласно информации Эстонской ассоциации ERAA, с 1 августа 2011 года система пересечения границы между Эстонией и Россией была изменена. Для всех транспортных средств, движущихся в Россию, при пересечении границы необходимо заранее бронировать места в соответствии с электронной системой бронирования. Предварительное бронирование мест в соответствии с системой GoSwift (электронная система бронирования места в очереди для автомашин на границе между Эстонией и Россией) для пересечения границы может быть выполнено на эстонском, английском и русском языках с заполнением информации об автомобиле и людях, намеревающихся пересечь границу.

В Украине единую плату от иностранных перевозчиков взимают в пунктах пропуска через государственную границу. Пересечение границы сопряжено с проведением ветеринарного, фитосанитарного, радиологического и экологического контроля, а также уплатой дорожного налога для проезда транспортных средств по украинским дорогам и для управления автомобилями с превышенным установленными размерами общей массы, осевых нагрузок и (или) общими размерными характеристиками.

Единый единовременный платеж взимается в соответствии с режимом движения (импорт, транзит) одним платежным документом в зависимости от типа, мощности или от

общей массы транспортного средства. Единая ставка установлена в евро и не может быть изменена в течение бюджетного года. Белорусские перевозчики освобождаются от уплаты дорожного сбора в соответствии с Исполнительным протоколом к Соглашению между Правительством Республики Беларусь и Правительством Украины о международном автомобильном сообщении от 17 декабря 1992.

В соответствии со статьей 16 Декрета Кабинета Министров Украины «О местных налогах и сборах» дорожную плату за пересечение границы Украины взимают с юридических лиц и граждан иностранных государств, в том числе субъектов бывшего Советского Союза в сумме от \$5 до \$50. Оплата за сопровождение транспортных средств, перевозящих высоколиквидные и подакцизные товары составляет от \$1 до \$1,4 за километр для каждого транспортного средства.

В Латвии пошлина взимается за пользование дорогами с грузовиков с тентом весом более 12 тонн. Платежи взимаются за использование 15 основных дорог Латвии. Платеж взимается в зависимости от: уровня выбросов выхлопных газов из двигателя; количества осей транспортного средства; продолжительности использования дорог. Для автомобилей с Евро-4 и с не менее чем 4-мя осями ставка пошлины составляет 7,5 LVR в день, 25 LVR в неделю, 50 LVR в месяц, 50 LVR в год.

В Беларуси, если иное не указано в двусторонних соглашениях, с иностранных большегрузных автомобилей взимаются сборы за въезд и транзит в зависимости от их мощности. Сумма сборов выплачивается одновременно в следующих размерах: от 10 до 24 тонн включительно — \$100, более 24 тонн — \$155 за въезд. Плата за проезд по трассе М1 / Е30 (Брест – Минск – граница России) составляет 25 \$ для легковых автомобилей, автомобилей с прицепами, грузовиков, автобусов, тракторных прицепов, грузовых тракторов (транспортное средство высотой более 210 см) с 4-мя или более осями. При транспортировке по шоссе М1/Е30 плата взимается с владельцев (пользователей) транспортных средств за въезд и выезд в соответствии с утвержденными тарифами. С 2013 года введена плата за проезд.

Высокие ставки дорожных сборов стимулируют автоперевозчиков использовать подвижной состав с высокими экологическими стандартами и минимизировать «пустые» перевозки.

6.1.4. Анализ транспортно-логистического рынка в Республике Беларусь

Формирование рынка логистических услуг в Беларуси отстает по сравнению с соседями на 3–5 лет. Тем не менее, большинство крупных компаний и торговых центров имеют собственные отделы логистики и, главное, хотя устаревшие, но собственные склады. На внутренних линиях функционируют в основном небольшие транспортные компании и индивидуальные предприниматели, связанные с импортерами, работающие по упрощенной схеме налогообложения, которая позволяет им предлагать демпинговые цены.

Из-за высокой доли собственной логистики у белорусских производителей и торговых компаний их спрос на транспортно-логистические услуги по-прежнему низкий (всего около 23–25%, тогда как в ЕС 80% — оценка Всемирного банка). Зарубежный опыт показывает, что собственная логистика увеличивает затраты на логистику на 50%. Таким образом, спрос на современные транспортно-логистические услуги (контрактная логистика) будет расти. Аутсорсинг логистических услуг поможет белорусским предприятиям сократить затраты на логистику и высвободить складские площади, часто находящиеся в центре города, для других целей.

Экспорт грузовых транспортных услуг (в том числе вспомогательных услуг, включая таможенные) вырос за последние 15 лет в 8 раз с 302 млн. до 2576 млн. долларов в 2010 году (половину суммы составляет транзит по нефте- и газопроводам, на втором месте — перевозка железнодорожным транспортом — 642 млн. долларов, автомобильным транспортом — 617 млн.). Быстрее всего осуществляется рост перевозок автомобильным транспортом (в 11 раз), с 56 миллионов в 1995 году до 617 млн. в 2010 году. Белорусские перевозчики и экспедиторы по большей части обслуживают европейский импорт товаров в Россию, который составляет около 10% всего импорта. Доля белорусских перевозчиков составляет около 8% от общего количества транзитных грузов, проходящих через Беларусь.

Согласно прогнозам Всемирного банка и Евразийского банка развития создание Таможенного союза увеличит транзитные потоки через Беларусь между ЕС и Центральной Азией, Казахстаном и Китаем. Транзитные потоки увеличатся в направлении Калининграда, а в 9-м коридоре — между странами Балтии и Украины, Молдовы, Турции и т.д. Прогнозируется, что объем грузов автомобильным транспортом через территорию Беларуси к 2020 году увеличится как минимум в два раза, что приведет к увеличению спроса на услуги по хранению грузов и их консолидации. Однако Всемирный банк выразил сомнения в коммерческой эффективности разгрузки и хранения в Беларуси грузов, предназначенных для продажи в России. Причиной является большое расстояние от белорусских транспортно-логистических центров до центров потребления европейских товаров в России. Остановка грузов в Беларуси для России и Китая, ЕС и наоборот, вероятно только в случае перегрузки на другие транспортные средства или их доработки в Беларуси (пример — микроволновая печь китайско-белорусского предприятия «Горизонт – Midea»).

Создание транспортно-логистических центров вызвало интерес международных логистических компаний, заинтересованных в обслуживании растущего грузопотока и развитии транспортных коридоров, проходящих через территорию Республики Беларусь. Крупные международные и российские логистические операторы, пришедшие в Беларусь, предоставляют полный комплекс услуг «от двери до двери» (в том числе таможенное сопровождение, если требуется). Все это приведет к увеличению конкуренции и ускорит процесс передачи логистических услуг белорусских промышленных и коммерческих предприятий логистическим операторам (функции 3PL- и 4PL-провайдер).

Внедрение электронного таможенного декларирования способствует его объединению с логистическими процессами и сократит затраты на логистику. Транспортно-логистические центры объединяют транспортную политику, транспортную и сетевую логистику, что может привести к доминированию в основных транспортных коридорах Беларуси и России международных логистических операторов (DB-Schenker, Kuehne + Nagel, Raben, Asstra, SLG, FM-Logistic, Millitzer & Munch).

Свидетельством растущей конкуренции является темп роста импорта над экспортом в транспортных услугах. Особенно заметно доминирование иностранных компаний в сфере грузоперевозок.

Рост спроса на складские услуги в Республике Беларусь проходит в жесткой конкуренции с транспортно-логистическими центрами Польши, Литвы, России и Украины. Крупнейшие логистические операторы мира построили ряд транспортно-логистических центров в соседних странах (Schenker — 19 тыс. м² в Украине и 60 тыс. м² в Польше, Kuehne + Nagel — 80 тыс. м² в Украине, 160 тыс. м² в Польше, 90 тыс. м² в России, DSV — 17 тыс. м² в Украине, 90 тыс. м² в России, 100 тыс. м² в Польше, Asstra — 10 тыс. м² в Украине) (Таблица 6.13).

Таблица 6.13. Потенциальные иностранные конкуренты

Компания	DB Schenker	Kuehne+Nagel	DHL	DSV	Asstra	Raben
Основана в	1872	1873	1969	1967	1993	1934
Страна	Германия	Швейцария	Германия	Дания	Швейцария	
Сайт	www.dbschenker.com	www.kuehne-nagel.com	www.dhl.com	www.dsv.com	www.asstra.com	
Оборот в мире, млрд. евро (2010)	18,9	15,2	27	5,7	0,2 перевозится 1,3 млн. тонн	0,472
Персонал, тыс. чел.	91	55	185	21,3		
Оборот в соседних с Беларусью странах, млн. евро (2008)	338 (Польша) + 74 (Россия) + 13 (Украина) = 425	95 (Польша) + 70 (Украина) + 70 (Россия) = 235	77 (Польша) + 28 (Литва) + 15 (Украина) + 107 (Россия) = 227	36 (Россия) + 142 (Польша) + 12 (Беларусь) + 27 (Литва) = 217 (2009 г.)	Нет данных	349
Транспортно-логистические центры, тыс. м2 в соседних странах	19 (Украина) + 60 (Польша) = 79	80 (Украина) + 90 (Россия) + 160 (Польша) = 330	8 (Украина)	17 (Украина) + 90 (Россия) + 100 (Польша) = 207	10 (Украина)	
Представительства в СНГ	JSC «Schenker» в Санкт-Петербурге с представительствами в 20 городах России и СНГ, в том числе в Минске	базируется в Риге		Калининград (100 грузовиков)	Борисполь Одесса, Москва, Омск, Новороссийск, Литва, Латвия, Эстония, Украина, Польша, Россия, Смоленск, Санкт-Петербург, Екатеринбург и др.	
Является одним из ведущих логистических операторов	Польша, Россия, Украина, Литва	Польша, Россия, Украина, Литва, Казахстан, Латвия	Польша, Россия, Украина	Польша, Россия, Украина, Литва	Россия, Беларусь, Польша	

Клиенты, в том числе белорусские, обращаются за услугами в международные транспортно-логистические центры в Литве, Латвии, Польше, Украине, Германии, поскольку те предлагают низкие цены (около 0,3 евро для поддонов в день, и первые 14 дней бесплатно в Литве и 0,5 евро — 100 кг в день, а в первые 7 дней бесплатно в Магдебурге).

Транзитные функции в Беларуси. В Беларуси имеется хорошо развитая дорожная инфраструктура, в частности — транзитные дороги. Инфраструктура на дороге М1/Е30 Брест – Минск – граница России включает более 40 сервисных объектов, из которых 33 являются автозаправочными станциями, 43 стационарных и мобильных пункта общественного питания, 9 станций технического обслуживания, 14 гостиниц, мотели, кемпинги, охраняемые автостоянки (Таблица 6.14).

В процессе строительства находится 11 зданий, в стадии проектирования находится более 60 объектов. На сети автомобильных дорог в будущем будет построено еще 1125 объектов дорожного сервиса (63 пункта стоя, 265 автозаправочных станций для большегрузных автомобилей, 88 станций технического обслуживания, 302 пункта общественного питания, 88 охраняемых автостоянок, и 319 зон отдыха).

Модернизация и развитие автомобильных дорог неразрывно связаны с работой погранпереходов и пунктов таможенного оформления «Козловичи – Кукурыки», которые находятся в Бресте.

Однако на сегодняшний день в Республике Беларусь только 274 км дорог обеспечены транспортом и транзитом, согласно европейским стандартам, по которым нагрузка составляет 11,5 тонн на одну ось. Состояние дорожной сети не обеспечивает круглогодичную эксплуатацию основных магистралей. Из-за низкой рентабельности сеть дорожного сервиса слабо развита даже на основных магистралях страны.

Таблица 6.14. Типы и количество АЗС для большегрузных автомобилей на территории Беларуси

Название АЗС	Количество
Республиканское унитарное предприятие «Производственное объединение «Белоруснефть»	509
ИООО «ЛУКОЙЛ Беларусь»	81
ОАО «НГК» Славнефть »	78
Группа «А-100»	21
СП «Объединенная компания»	10
ООО «Сервис Центр Запад»	7
«Татнефть» в Беларуси	7
СП «НефтехимТрэйдинг»	5

Чтобы оплатить товары и услуги на АЗС «Белоруснефть» можно использовать следующие способы:

- ♦ наличными в белорусских рублях и иностранной валюте;
- ♦ с помощью банковских карт систем «Visa», «Mastercard» и «БелКарт»;
- ♦ с топливной карты «Станция Белнефтехпродукт Сервис», Berlio, АРИС, DKV, UTA, Е-100, Бензин Плюс Регион, Avtoyl, WOG, Трансойл, Statoil, Neftika, Новаторпус-Инвест, TSA Групп и других.

6.1.5. SWOT-анализ физической доступности региона

SWOT-анализ физической доступности региона «Янтарного побережья» дает представление о его потенциале (Таблица 6.15).

Таблица 6.15. SWOT-анализ физической доступности региона Янтарного побережья

Факторы	Сильные стороны	Слабые стороны	Возможности	Угрозы
Топография	Преимущественно равнинная местность для логистических коридоров в регионе стран «Логистики янтарного побережья», благоприятные почвы не предъявляющие особых требований к инфраструктуре	Балтийское море создает барьер между островами и странами проекта «Логистика янтарного побережья»	Балтийское море — благоприятный фактор в случае концентрации транспортных потоков вблизи портов, что позволяет принимать экономически выгодные решения в транспортной сфере. Имеются хорошие предпосылки для строительства дорог, в том числе железнодорожных путей, а также использования морского транспорта	Не определены
Гидрография	Балтийское море сравнительно спокойное, без сложностей в навигации	Доступ к Балтийскому морю ограничен глубиной Кильского канала, проливов Большой Бельт и Эресунн; имеется несколько трудных в использовании судоходных каналов, таких как Кадетринне / Кадетренден. Большинство рек не отвечают требованиям внутреннего судоходства (за исключением Эльбы, Одера и участков Вислы, Буга и Днепра)	Морской транспорт обуславливает концентрацию других видов транспорта, что позволяет реализовать эффект масштаба	Балтийское море — экологически чувствительная зона с серьезными требованиями к его защите. Осадочные породы требуют очистки судоходных путей, а возрастающий размер кораблей требует увеличения подобных работ, что влечет экологические проблемы
Климат	Климат региона устойчивый и предсказуемый	Проблемы зимнего периода требуют эффективных решений	Потепление климата позволит снизить объем затрат на услуги в зимний период в портах, на дорогах (в том числе железнодорожных путях)	Сильные и частые штормы могут повлиять на судоходство и работу портов. Увеличение осадков может вызывать повреждения инфраструктуры

Физические ограничения	Высокая скорость доставки грузов в балтийском регионе. Развитая сеть дорог. В большинстве транспортных коридоров созданы логистические центры. Высокий уровень государственного участия в транспортном секторе (Польша, Литва, Беларусь)	Существуют экологические, сезонные и иные ограничения для движения транспорта. Низкая скорость доставки железнодорожным и морским транспортом. Языковые барьеры. Различие в уровне придорожного сервиса в Европейском союзе и Таможенном союзе	Развитие логистики позволит увеличить потоки товаров из Азии в Европейский союз и наоборот. Увеличение грузооборота и транзита в странах проекта «Логистика янтарного берега»	Отрицательная динамика народонаселения, высокий уровень миграции. Визовые ограничения между Европейским союзом и Таможенным союзом.
------------------------	--	--	---	---

К географическим особенностям региона Балтийского моря следует отнести довольно значительное по европейским стандартам (особенно на севере в удаленных друг от друга районах) морское пространство, которое соединяет, но в то же время разделяет эти регионы, большую протяженность внешних границ, — все эти факторы создают уникальные проблемы для взаимодействия и физической доступности региона проекта «Логистика янтарного побережья».

В Беларуси нет никаких значительных препятствий относительно доступности, что видно из рельефа страны. Однако, взглянув на инфраструктуру, следует отметить слабые места — отсутствие выхода к морю и слабое речное судоходство, что препятствует использованию морского транспорта. Белорусский климат обуславливает неизбежность дополнительных затрат в зимний период на автомобильных и железных дорогах. Тем не менее, поскольку климат умеренный и предсказуемый, а также, поскольку страна владеет развитой инфраструктурой, перевозчики уже давно привыкли к маршрутам через страну.

Наиболее важным аспектом рельефа Дании является расположение страны на многих островах. Это приводит к необходимости строительства большого количества дорогостоящих, подвергающихся воздействию погоды конструкций для обеспечения общей доступности. Порты разработаны в соответствии с конкретными требованиями. Климат в Дании умеренный. Бывают бесснежные зимы, впрочем, даже плохая погода не может существенно ухудшить уровень предоставляемых услуг. Датская инфраструктура является хорошо подготовленной, чтобы своевременно их предоставлять и сохранять трафик.

Рельеф Германии обеспечивает хорошие условия для железнодорожного, автомобильного и внутреннего водного транспорта. Порты оснащены в соответствии с конкретными требованиями. Климатические условия в Германии похожи на датские. Несколько мягких зим подряд могут привести к сложным ситуациям в случае выпадения снега. Опасны холодные зимы, так как замерзание внутренних водных путей влечет негативные последствия для компаний, включающих их в транспортную цепочку.

Латвия и Литва имеют схожий рельеф с хорошими предпосылками для развития автомобильного, железнодорожного и морского транспорта. Порты разработаны в соответствии с конкретными требованиями. Климатическая ситуация в Латвии и Литве похожа на белорусскую. Следует учитывать возможность морозных и снежных зим. Поэтому в зимний период необходимо прикладывать больше усилий для поддержания в надлежащем состоянии автомобильных и железных дорог, чем в Северной Германии или Дании. Тем не менее, климат умеренный и предсказуемый, в связи с чем пользователи, а также разработчики инфраструктуры, уже на протяжении десятилетий привыкли к нему.

Рельеф Польши вдоль Балтийского моря является хорошей предпосылкой для транзита Восток-Запад автомобильным и железнодорожным транспортом, а также для движения транспорта на юг в Словению и Австрию. Через порт Гданьск доступны прямые поставки по направлению Азия-Европа. Климат умеренный и схож с климатом Латвии, Литвы и Беларуси, а это означает, что польская инфраструктура приспособлена для тяжелых погодных условий зимой и летом.

Доступность некоторых участков региона «Логистика янтарного побережья» низка из-за его большой территории и климатических условий. Все страны Балтийского моря обеспокоены изменениями климата.

Уникальной особенностью региона Балтийского моря является значимость всех видов транспорта (с некоторыми исключениями для внутреннего водного транспорта) для транспортной системы в регионе, что не характерно ни для одного из регионов Европы. Эта транспортная система, однако, работает очень несбалансированно. Вертикальная протяженность области определяет большие географические расстояния и длительное время, которое тратится на перемещения не только на внутренних линиях между региональными центрами, но и на внешних маршрутах при выходе на крупные европейские рынки.

В целом, при хорошо развитой транспортной системе в Балтийском море, необходимо обратить внимание на наличие определенных слабых мест. Плохая доступность становится критическим фактором для восточной части региона, в сельских районах и некоторых городских агломерациях. Выявленные дисбалансы вызваны не только отсутствием хорошего транспортного сообщения, но и транспортной политикой некоторых стран, ориентированных только на внутренние территории.

Есть несколько препятствий и на пути интеграции рынков труда в регионе Балтийского моря. Помимо традиционных правовых и административных факторов, связанных с социальным обеспечением и признанием дипломов, есть две новые категории ограничений: «практические» препятствия, связанные с размещением, преодоление языкового барьера, занятостью супругов и партнеров, и «психологические» препятствия, в частности, сложности возвращения на родину и отказ от мобильности.

Таким образом, расширение возможностей для карьерного роста, взаимное признание дипломов, улучшение подготовки и повышения квалификации людей в сфере транспорта и логистики может в значительной степени способствовать созданию новых рабочих мест и повышению конкурентоспособности отрасли в целом.

6.2. Анализ политического и административного измерения доступности

6.2.1. Важнейшие текущие и потенциальные будущие события в регионе

Важнейшим текущим событием в регионе является вступление России в ВТО, которое произошло 22.08.2012 г. после 18 лет переговоров. Россия — самый последний член этой организации. Она приняла на себя обязательства соответствовать международным правилам торговли и стандартам ВТО. Поскольку торговые связи между Россией и ЕС резко возросли в последние годы и обе стороны стали важными торговыми партнёрами друг для друга, это вступление — последовательный шаг к будущей открытости России мировому рынку, её интеграции и дальнейшего улучшения условий торговли и инвестирования.

В частности, Россия согласилась снизить её импортные пошлины и ограничить её экспортные пошлины, предоставить больший доступ к рынку для поставщиков товаров и услуг из Евросоюза, облегчить правила и процедуры, влияющие на двусторонние экономические отношения и, в особенности, пересмотреть положения о таможенных процедурах.

Для сырьевых ресурсов, таких как нефть и газ, составляющих львиную долю импорта ЕС из России, а так же для других важных сырьевых ресурсов, Россия обязалась ограничить экспортные пошлины. Импортные пошлины и тарифы для товаров предложено снизить с текущего среднего значения около 10% до среднего значения менее 8%, при этом эффект от экономии на импортных пошлинах оценивается суммой 2,5 млрд. евро ежегодно для экспорта из Евросоюза и стимулирование дополнительного экспорта оценивается в 3,9 млрд. евро [ЕС 2012a].

Переговоры по вступлению Беларуси и Казахстана проводятся на данный момент. В то время как со стороны Беларуси есть опасения, что вступление может быть заблокировано из-за текущих санкций, переговоры между ВТО и Казахстаном хорошо развиваются. Хотя Таможенный союз Россия-Белоруссия-Казахстан уже привёл свои правила в соответствие с требованиями ВТО, чтобы избежать переходных положений в торговле, общее вступление в ВТО Таможенного союза как единого целого не состоялось.

На политическую ситуацию в регионе оказывают влияние различные политические инциденты. Они возникают время от времени из-за разных экономических систем и приглашений в исследуемой зоне и влияют на отношения в торговле и её условия.

В недавнем прошлом конфликт возник между Литвой и Беларусью. Беларусь предприняла решительные действия против Швеции после дипломатического спора из-за того, что Шведское рекламное агентство сбросило с воздуха на Беларусь сотни плюшевых мишек, держащих сообщения о правах человека. В результате обе страны отозвали своих послов. Поскольку Литва поддерживает Швецию, Беларусь предпринимала определенные шаги, чтобы убрать свои объёмы экспорта и потоки товаров из порта Клайпеды и от Литовских железнодорожных операторов. По этому делу латвийский железнодорожный оператор LDz Cargo предложил свою активную поддержку [DVZ 2012b].

В ходе мер по либерализации торговли между ЕС и Россией рекомендуется упрощение таможенного оформления для импорта в Россию. Упрощение является частью принятой дорожной карты по совершенствованию таможенного администрирования. Для

импортных товаров, которые являются объектом ветеринарного и фитосанитарного контроля, Россия хочет шаг за шагом снизить время таможенного оформления с 70 минут в 2013 до 20 минут к 2018. Для импортных товаров, которые не являются объектами этих видов контроля, в 2018 году время таможенного оформления довести до 10 минут [DVZ 2012a].

Наряду с политическими и институциональными связями транспорт и связанные с ним изменения в исследуемой зоне являются неотъемлемыми факторами, описывающими политическое и административное измерение доступности. Ожидается, что, главным образом, Польша и Россия увеличат объёмы грузов, перерабатываемых в портах. В случае с Польшей к 2030 г. ожидается рост в 1,5 раза по сравнению с уровнем 2010 года. Обработка грузов в российских портах увеличится примерно на 42% в том же периоде. В портах Балтийского моря: Литве, Германии, Латвии и Дании, ожидается повышение производительности до 18–24%. Только в Эстонии объёмы портовой работы до 2030 года будут практически неизменными, с небольшим увеличением через 20 лет менее чем на 5%. Такое развитие событий можно объяснить в частности, прямой географической близостью к Российскому порту Санкт-Петербург с его прямым доступом на внутренний рынок и вытекающими отсюда неудобствами для Эстонии и её позиционирования в Регионе Балтийского моря [Tetraplan 2011].

Что касается ограничительных экологических мер, то описываемый рост объёмов грузов, перерабатываемых в портах в исследуемой зоне, определён с учётом уменьшения лимитов по выбросам оксидов серы судовыми двигателями в Балтийском море, как части соглашения SEKA (Зона с ограничением выбросов серы) до 1% начиная с 1.07.2010 и дальнейшее уменьшение до 0,1% начиная с 01.01.2015.

С другой стороны, прогнозы показывают даже более высокий рост объёмов грузов, перевозимых наземным транспортом. В Латвии и Литве ожидается удвоение объёмов грузов, перевозимых по автодорогам, железным дорогам и водным путям, а в Эстонии — увеличение примерно на 82% в период с 2010 по 2030 год. Хотя эти страны начинают с текущего низкого уровня объёмов, повышается их значение как транзитного коридора в южной и восточной частях Региона Балтийского моря. Для Польши планируется развитие в больших масштабах инфраструктуры автомобильных и железных дорог, обусловленное увеличением грузовых перевозок примерно на 52%. В то время как наземные виды транспорта в России до 2030 года вырастут примерно на три пятых, в Дании и Германии уже имеющая место высокая степень использования инфраструктуры позволяет только рост транспорта немногим более чем на одну четвёртую и на одну треть по сравнению с уровнем 2010 года.

В особенности эффективность работы транспорта на автодорогах улучшится в результате его развития в Регионе Балтийского моря, с ожидаемым увеличением почти на три четверти с 2010 по 2030 год. Необходимо отметить, что уже на сегодняшний день доля автомобильных перевозок в общем объёме наземных перевозок в пределах западной части исследуемой зоны находится на уровне от двух третьих до 87% в Германии, Польше и Дании. Однако модальный фокус в России приходится на железнодорожный транспорт. Более девяти десятых грузооборота (тонно-километров) наземного грузового транспорта приходится на железнодорожный транспорт. Также для Литвы, Эстонии и Латвии доля железнодорожного транспорта в грузообороте составляет от 41 до 62%. В данном случае дальние расстояния перевозки грузов вглубь от береговой линии, от портов, обеспечива-

ют конкурентоспособность железной дороги по сравнению с автодорогами. Внутренний водный грузовой транспорт в 2030 году будет играть меньшую роль, чем сегодня, даже при увеличении объёмов транспортировки грузов немгим более чем на четверть по сравнению с уровнем 2010 г. [Tetraplan 2011; ESTAT 2010; RFSSS 2010].

В контексте наземных транснациональных торговых и транспортных потоков в исследуемой зоне Беларусь играет особую роль как транзитный регион. Как член Таможенного союза она связывает экономическую зону Евросоюза и России. По некоторым оценкам около 12% транзитных перевозок по железной дороге и автодорогам из России и в Россию проходят через белорусскую территорию. С 1995 торговые потоки между Россией, Беларусью и Евросоюзом возросли в три-четыре раза. В случае поступательной торговой либерализации и признания макроэкономических институциональных правил, что связано с вступлением в ВТО, можно ожидать нового подъёма в транзитных перевозках через Беларусь [ACL 2012].

6.2.2. Анализ политического измерения доступности

Международная торговля. Международная торговля и её развитие — важный индикатор для политических решений на международном уровне, уровне Евросоюза и национальных уровнях. Данные, отражающие стоимость и количество товаров, участвующих в торговле между экономиками стран или экономическими зонами, могут быть использованы, чтобы сформулировать ограничения в торговле с целью защитить внутренние рынки или изолировать зарубежные рынки. Дополнительно они могут служить информацией для многосторонних и двусторонних переговоров в рамках общей торговой политики, помогают определять и осуществлять антидемпинговую политику или оценивать прогресс отдельного рынка или интеграцию национальных экономик в таможенную или экономическую зону.

В данном исследовании торговля между странами членами Евросоюза и странами не членами Евросоюза, такими как Украина и Таможенный союз, представляет особый интерес. Коммерческая взаимозависимость указывает на интеграцию или на изоляцию рынков национальных экономик и, таким образом, на их политическую доступность.

Отношения в международной торговле в исследуемой зоне в 2011 г., связанные с импортом, показывают в Евросоюзе в основном преобладают товары из других стран-членов Евросоюза. В частности, большую долю импорта из стран Евросоюза, которая составляет от двух третей в Германии до 84% в Эстонии, можно объяснить высоким уровнем либерализации торговли, низкими барьерами в торговле через границы внутри экономической зоны Евросоюза, и в частности, для Эстонии — традиционно близкими связями с Финляндией как торговым партнёром. Если рассматривать импорт из стран Таможенного союза, то Литва показывает самую большую долю импорта (более одной трети) среди стран-членов Евросоюза в исследуемой зоне.

Импорт Евросоюза из Таможенного союза в основном составляют сырьевые материалы, включая нефть и газ, которые в данном исследовании играют второстепенную роль, поскольку в основном транспортируются трубопроводным транспортом. Здесь внимание сосредоточено на автомобильном, железнодорожном и морском, а также внутреннем водном грузовом транспорте. Таким образом, доля (по стоимости) нефти, бензина и газа в общем импорте из Таможенного союза в Евросоюз составляет около трёх четвертей, даже с учётом колебаний для рассматриваемых стран в исследуемой зоне. В то время как доля для

Польша — немногим больше двух третьих, для Германии — менее двух третьих, для Латвии — около половины и для Дании — немногим более одной трети, в Литве импорт жидких и газообразных сырьевых материалов из Таможенного союза составляет до 84%.

Иная картина имеет место для России, Украины и Беларуси. Здесь доля товаров из Евросоюза в общем импорте — одна треть и меньше. Поэтому, торговля между этими странами имеет больший вес. Таким образом, подтверждается большая важность общих торговых соглашений и либерализационных подходов для экономической и торговой политики, относящейся к доступности.

Пример Китая и его присоединения в ВТО в 2001 может наилучшим образом проиллюстрировать, какие внешнеторговые эффекты может иметь вступление в международную организацию, связанную с торговой и экономической политикой, особенно после предыдущей значительной изоляции от мирового рынка. С тех пор, как Китай присоединился к ВТО, международная торговля между Евросоюзом и Китаем выросла почти в четыре раза. Похожее, хотя и не такое быстрое развитие, также возможно для России и её международной торговой интеграции в связи со вступлением в ВТО. Так как вступление Беларуси и Казахстана в ВТО не осуществлено и не начаты дальнейшие действия по международной либерализации торговли в этих странах, существует большая неопределённость для внешних торговых и транспортных кампаний, так же как и для инвестиционных проектов любых видов, по причине возможных высоких транзакционных издержек. То же самое можно сказать по поводу Украины и её нерешительного отношения к Евросоюзу и Таможенному союзу.

Открытость для иностранных инвестиций. Готовность иностранных предприятий и учреждений инвестировать в проекты какой-либо страны во многом зависит от политических правил или ограничений, относящихся к инвестиционной деятельности. Правила, регулирующие иностранные прямые инвестиции, контролируемые правительствами стран и их политическая ориентация, могут либо привлечь потенциальных инвесторов, либо препятствовать им путём запретов и других ограничений. В общем, ограничения иностранных прямых инвестиций, как правило, возникают в первичных секторах, таких как добыча полезных ископаемых, рыболовство, сельское хозяйство, а также в средствах массовой информации и на транспорте. В данном исследовании, поскольку оно рассматривает транспортную сферу, необходимо упомянуть отдельные примеры инвестиций в логистические центры, инфраструктуру или в торговых партнёров.

Индекс регулирующих ограничений прямых иностранных инвестиций (FDI Regulatory Restrictiveness Index) измеряет законодательные ограничения по прямым иностранным инвестициям путем усреднения баллов для 22 секторов из первичных, вторичных и третичных отраслей экономики. Путём рассмотрения четырёх типов ограничений — ограничения иностранного капитала, проверка механизмов утверждения, ограничения на занятость иностранцев как ключевого персонала и эксплуатационные ограничения (например, на разветвление и репатриацию капитала или собственность на землю) — этот индекс оценивает ограничения, создаваемые действующими в стране правилами регулирования прямых иностранных инвестиций. Поскольку индекс основан на выделении категорий, оценка государств может принимать значения 0 — открытое и 1 — закрытое.

Значения индекса для Эстонии, так же как и для Германии, показывают значительно большую открытость по отношению к иностранным инвестициям, чем в среднем для

стран-членов Евросоюза, в то время как Латвия, Польша и даже Дания выглядят хуже, чем средний уровень, а Литва находится на среднем уровне.

Индекс регулирующих ограничений прямых иностранных инвестиций не учитывает такие факторы, как выполнение правил по регулированию прямых иностранных инвестиций, барьеры для вступления в отрасль в условиях общественной собственности в ключевых секторах, размер внутреннего рынка страны или степень интеграции с соседями. Поэтому данный Индекс не является всесторонним измерителем инвестиционного климата в стране по всем секторам экономики, и в частности, в транспортных подсекторах, таких как наземный транспорт, морские перевозки и воздушные перевозки, не отражает способность страны привлекать инвесторов. Можно предположить, что низкая привлекательность России, Украины и вероятно Беларуси для иностранных прямых инвестиций обусловлена всё ещё низким уровнем экономики и коммерции для условий мировых рынков.

Вполне вероятно, что иностранные инвестиции в этих странах возможны только в том случае, если они получают доступ к международным рынкам и взамен предоставят доступ к своему внутреннему рынку для торговых партнёров с институциональным сопровождением. Здесь создание экономической системы в смысле рыночной экономики не является обязательным. Но как индикатор соблюдения основополагающих принципов и правил рыночной экономики, вступление этих стран в ВТО, как в случае с Россией, могло бы способствовать доверию со стороны потенциальных коммерческих партнёров.

6.2.3. Анализ административного измерения доступности

Общие удобства для пользователей при пограничном и таможенном оформлении.

Для описания административных аспектов и их влияния на доступность юго-восточного Региона Балтийского моря послужит общая оценка удобства для пользователей при пограничном и таможенном контроле. Чтобы исследовать данный вопрос, транспортные компании всех видов транспорта и экономически активные резиденты в исследуемой зоне были опрошены и дали общую оценку по различным аспектам, описывающим удобство для пользователей при пересечении товарами границы и при таможенном оформлении.

Опрос осуществлялся по следующим показателям:

- ◇ простота и отсутствие проблем при пограничном и/или таможенном оформлении;
- ◇ торговые барьеры в форме запретов, ограничений и правил;
- ◇ интегрированность (взаимодействие) пограничного и/или таможенного персонала;
- ◇ количество требуемых форм и согласований;
- ◇ продолжительность пограничного и/или таможенного оформления;
- ◇ время ожидания и очереди при пограничном и/или таможенном оформлении;

Рейтинги, составлены на основе шестибальной шкалы, принимают значения от 1 — очень хорошо, до 6 — неэффективно. Если не указано иное, любые дальнейшие собственные обследования и результаты представлены по той же рейтинговой шкале.

По всем опрошенным пунктам поражает то, что оценки данных интервьюируемыми относительно низкие. Так, самая лучшая средняя оценка — это 3,3 по пункту «Простота и отсутствие проблем при пограничном и/или таможенном оформлении», за ней следует удобство в обращении с запретами, ограничениями и правилами с оценкой 3,4. В то время как по пункту «Интегрированность пограничных и таможенных сотрудников» дана довольно приемлемая оценка, «Время ожидания и очереди при пограничном и/или таможенном оформлении» для транспортных компаний создают самые большие проблемы.

Описанные аспекты создают в исследуемой зоне значительные барьеры не только в грузовом движении через границы. Также и при пассажирском движении через границы сообщается о тех же проблемах в пограничных пропускных пунктах. В настоящее время на пограничных контрольно-пропускных пунктах есть множество проблем, таких как общая неэффективность управления границей, длительное время ожидания и очереди, неудобные и неудовлетворительные условия (например, услуги, инфраструктура и помещения), недостаточное количество и использование полос (например, нету разделения торговых и неорганизованных очередей), неясные правила пересечения границы (последняя информация не известна путешественникам), коррупция пограничников и таможенников, дискриминация и нарушение прав человека (неприятное поведение сотрудников пограничных служб), просто проблемы с коммуникацией и с языком. Ряд точек зрения, описанных выше, для стран в исследуемой зоне рассматривается более подробно [Kindler, M. / Matejko, E. 2010].

Сначала рассматривается вопрос передачи информации о положении в приграничном движении. В дополнение к веб-сайтам с неофициальной информацией об этих вопросах также были созданы официальные порталы, как в случае с Евросоюзом — Еврокомиссией на международном уровне и странами-участниками Евросоюза на национальном уровне. Эти порталы на множестве языков передают широкий спектр информации по экспортной и импортной деятельности, такой как сведения о пассажирском движении через границу, законодательные и пояснительные документы, правила безопасности и охраны, порядок и сроки для передачи транспортных документов, места расположения пограничных пунктов пропуска и таможенных органов и т.д. Эта информация берётся из Таможенных кодексов, других соответствующих законодательных документов, а так же поступает от национальных и иностранных таможенных администраций [EC 2012b; IRU 2012; BAFA 2012; Zoll 2012]. Информация, предлагаемая на этих порталах, может быть описана как всесторонняя, но выборочный поиск информации значительно ограничен из-за большого количества доступных материалов. Среди различных тем и документов информация не может быть найдена быстро.

Из-за множества различных правил и требований ответы на индивидуальные запросы в грузовых перевозках с пересечением границы должны быть отменены.

Логистическая эффективность. Критерий эффективности логистики в исследуемой зоне представлен тестовым индикатором Международной финансовой корпорации (IFC) Всемирного Банка, который ранжирует правила, улучшающие, защищающие и сдерживающие деловую активность. Страны и их экономики ранжированы на основе различных ключевых измерений регулирования и того, как они воздействуют на хозяйственную деятельность внутренних, в первую очередь, небольших кампаний. В дополнение к сферам регулирования, относящимся к началу бизнеса, разрешениям на строительство, правам собственности, налогам, занятости и т.д., ключевым является измерение, связанное с торговлей через границу. Оно имеет практическую ценность для данного исследования.

Лёгкость торговли через границы измеряет время и расходы, без учёта взяток и тарифов, связанные с типовой операцией по экспорту и импорту стандартного контейнера с товарами при перевозке его морским транспортом. Индикаторами, характеризующими экспорт и импорт, являются: количество (документов, требуемых таможен и другими органами), время (на подготовку документов, таможенную очистку и технический контроль, обработку в порту и в терминале, перевозку наземным транспортом и обработку) и рас-

ходы (долларов США за ДФЭ). Эти индикаторы объединяются как среднее от их процентных рейтингов, давая значение от 0 — легкий до 1 — сложный.

Для исследуемой зоны рисунок показывает, что в Евросоюзе только Польша имеет значение хуже среднего. В то время как количество документов, требуемых для экспорта и импорта, стандартизировано во всём Евросоюзе. Причина низкого рейтинга заключается во временных и финансовых затратах для торговли по морю с пересечением границы. Эстония, в частности, выигрывает за счёт малого количества требуемых документов, как и Дания, а также за счёт низких расходов в расчёте на ДФЭ. Низкий рейтинг России, Беларуси и Украины определяется временем, необходимым для подготовки и проверки экспортных и импортных грузов и высокими расходами. Так, например, время, требуемое для перемещения контейнера через границу в/из России больше в семь раз по сравнению с Эстонией, а в/из Беларуси — более чем в шесть раз. В то же время, финансовые расходы, требуемые в Украине — более чем в три раза больше, чем в Эстонии.

Особенно важное административное значение при осуществлении грузовых перевозок и торговли с пересечением границы принадлежит применяемым и необходимым процедурам таможенного оформления. Все соответствующие мероприятия, от заполнения и отправления таможенных документов агентом или компанией-экспедитором, до верификации документов и задекларированных товаров служащими таможни, независимо от уровня их упрощения, автоматизации и оптимизации, приносят потери, которые могут влиять на эффективность цепи поставок.

Представленный ниже Индекс эффективности логистики (LPI), оцениваемый Всемирным Банком и находящийся в пределах от 1 — самый низкий результат, до 5 — самый высокий результат, определяет эффективность работы вдоль логистической цепи поставок внутри страны, используя взвешенное среднее значение результата страны по шести ключевым измерителям, с целью предоставить ответ о её логистической доступности. Данные, полученные из всемирного опроса экспедиторов и экспресс-перевозчиков, могут быть инструментом для национальных лидеров, ключевых политиков и представителей частного сектора, помогающим понять вызовы и возможности от уменьшения логистических барьеров в международной торговле. В рамках данного исследования измерение эффективности таможенного оформления органами пограничного контроля, включая таможни (т.е. скорость, простота и предсказуемость формальностей), представляет определённый интерес. Другие измерители — это качество торговли и транспортная инфраструктура (т.е. порты, железные дороги, информационные технологии), простота организации поставки по конкурентоспособным ценам, компетентность и качество логистических услуг (т.е. транспортных операторов, таможенных брокеров), способность отслеживать перемещение грузов, своевременность поставок и достижение места назначения в пределах графика или ожидаемого времени доставки.

Исследования показывают, что по рассчитываемому индексу только Польша, Германия и Дания находятся на уровне или выше среднего значения по Евросоюзу. Со значениями индекса от 2,5 до 2,7 Эстония, Латвия и Литва занимают серединное положение в исследуемой зоне. Наихудшая эффективность у России, за которой идут её партнёр по Таможенному союзу Беларусь и Украина. При сравнении с индексом Ведения бизнеса (DBI) и нарушении порядка оценки стран можно наблюдать некоторые совпадения. В обоих индексах Россия, Беларусь и Украина имеют самые плохие оценки, в то время как Германия и Дания находятся среди стран с наилучшей эффективностью. Однако различия

могут быть выявлены при оценке эффективности Польши и Эстонии. В отношении индекса Ведения Бизнеса (DBI), положительную оценку имеет Польша, хотя потери времени и расходы при экспортных и импортных операциях довольно высокие. В Польше иметь дело с таможенным оформлением легко и несложно.

Пограничное/таможенное оформление. Он показывает, как транспортные кампании в исследуемой зоне оценивают производительность, обработку, надёжность и профессионализм пограничного и/или таможенного оформления в соответствующих странах. В дополнение к стационарным проверкам со стороны компетентных таможенных органов эта иллюстрация также включает мобильные проверки, в тех случаях, где они есть и опрашиваемые имели такой опыт.

Следует отметить, что главным образом страны не-члены Евросоюза — Украина, Беларусь и Россия получили низкие оценки, со средними баллами от 3,9 до 4,2. С оценками от 2,3 до 2,6 намного лучшие результаты достигнуты у прибалтийских государств Эстонии, Литвы и Латвии, за которыми следует Польша с результатом 2,8. Как и в предыдущей статистике, Дания и Германия финишировали в верхней тройке, достигнув оценок ниже 2,0.

В ходе различных оценок пограничного и таможенного оформления компетентными таможенными служащими в исследуемой зоне, проблемы, с которыми сталкиваются транспортные кампании, представляют здесь особый интерес. Следует отметить, что чем лучше рейтинг страны в результатах обзора, представленных выше, тем меньше проблем называется опрашиваемыми, что приводит к уменьшению количества сообщений и к распылчатости базы данных.

В то время, как главные проблемы в Германии и Дании вызваны неосведомлённостью о запретах, ограничениях и разрешениях в перевозке товаров (например, продуктов питания, наличных денег и оружия) или в количестве топлива, а также неадекватными или неоднозначными декларациями грузов или их сертификатов, то истоки проблем и их значимость для восточной части исследуемой зоны заметно отличаются. Уже в Польше второй крупнейшей проблемой является коррупция контролёров и осуществление платежей с неясным правовым основанием, без получения квитанции. Доля этой проблемы — более одной пятой. Доля коррупции как источника проблем ещё больше в России и Украине. Она составляет от величины чуть меньше одной трети до величины явно больше одной трети. Тем не менее, самая большая доля приходится на неадекватные или неоднозначные декларации груза и сертификата на перемещение груза, достигая до 50%. Это можно рассматривать как показатель того, что структуру документов, требуемых для импорта товаров в эти страны, нельзя описать как чёткую и ясную, и часто всё зависит от произвола контролирующего персонала. Проблемы также возникают из-за того, что грузовые и транспортные документы должны быть заполнены на местном языке, что создаёт языковые проблемы для западных компаний, которые недостаточно компетентны в местном языке. Отчасти также можно предположить, что источник этих проблем используется местным таможенным персоналом как предлог для уплаты взяток, злоупотребляя неосведомлённостью экспедитора или водителя относительно декларационных документов.

Наиболее яркое взяточничество можно наблюдать в прибалтийских государствах, с оговоркой, что база данных по этим странам — самая слабая. Проблемы с нарушением правил, касающихся времени вождения и периодов отдыха, и недостаточная безопасность транспортных средств не упоминались транспортными кампаниями в данном обзоре.

Бюрократические усилия. Ещё один аспект, потенциально препятствующий доступности исследуемой зоны и облегчению обмена товарами через границу — это усилия по выполнению необходимой работы с документами — с формами и согласованиями. Соглашения и правила, защищающие внутренние рынки стран и экономических зон и принятые на политическом уровне, требуют усилий в форме работы с документами. Бюрократические усилия помогают контролировать, проверять и делать безопасным доступ на рынки и должны применяться эффективно и универсально, соблюдая баланс между защитой внутренних рынков или отраслей промышленности и избежанием несоразмерных препятствий.

Грузовая перевозка в пределах Евросоюза без пересечения внешних границ исследуемой зоны требует наименьших усилий. Около трёх четвертей респондентов оценивают эти усилия как малые или очень малые для перевозок в Данию, Германию, Эстонию и Польшу. Бюрократические усилия по грузовой перевозке с местом назначения в Латвии или Литве классифицируются двумя третями респондентов как малые или очень малые. Ни один респондент не оценил усилия как очень большие, что можно понимать как успех либерализации торговли в Евросоюзе. При рассмотрении перевозок из Евросоюза в Россию, Беларусь и Украину наблюдается другая картина. Только от одной пятой до одной четвёртой респондентов указали, что требуются малые и очень малые бюрократические усилия. В частности, как упоминалось выше, виной здесь языковые барьеры при подготовке документов и рудиментарные подходы к либерализации грузового движения с Евросоюзом.

При рассмотрении факта воспринимаемой бюрократии совершенно иная картина для перевозки из России и Беларуси в другие страны исследуемой зоны. Только каждая пятая-шестая транспортная кампания из Германии, Беларуси (перевозка из России), России (перевозка из Беларуси) оценивает усилия как малые или очень малые. Во всех странах исследуемой зоны, за исключением Украины, имеет место похожая картина. Можно заключить, что административное бремя в форме бюрократии при грузовых перевозках с пересечением границы находится примерно на одинаковом уровне как для импорта из России и Беларуси в Евросоюз, так и для торговли между партнёрами в Таможенном союзе. Только усилия по импорту в Украину воспринимаются как ещё более тяжёлые.

По сравнению с импортом из России и Беларуси ещё худшую картину даёт оценка усилий по перевозке грузов, связанных с заполнением форм и проведением согласований для импорта из Украины. Ни одна из опрошенных транспортных кампаний в исследуемой зоне не оценила усилия как очень малые. Самые малые усилия по преодолению бюрократических требований — в Польше, самые большие — в Беларуси и России, за ними следуют прибалтийские государства Литва, Латвия и Эстония. Это подкрепляет изолированное положение Украины, с её слабым подходом к либерализации торговли, между экономической зоной Евросоюза и Таможенным союзом.

Следует отметить, что оба вида перевозки — с востока на запад и из Евросоюза в Россию, Беларусь и Украину — сопровождаются высокими административными расходами на примерно одинаковом уровне, тогда как импорт из Украины во все страны в исследуемой зоне связан, в частности, с несоразмерно мощными бюрократическими препятствиями. Лучшую оценку с точки зрения форм и согласований вызывает только перевозка внутри экономической зоны без пересечения внешних границ, благодаря высокому уровню либерализации и унификации процедур.

Временные усилия. Как и усилия для согласований и разрешений в торговле через границы, время — один из наиболее важных регулировочных параметров в международной цепи поставок, определяющих качество и надёжность транспорта. В дополнение ко времени, требуемому чисто для транспортировки, продолжительность таможенного оформления и время ожидания на международных пограничных контрольно-пропускных пунктах считаются одним из самых больших препятствий в перевозке с пересечением границ, удлиняя время транспортировки, повышая издержки и ухудшая соблюдение сроков.

Были исследованы временные усилия в форме среднего времени ожидания на границе и/или под таможенным оформлением в исследуемой зоне. Поскольку внутри Евросоюза нет внутренних пограничных контрольно-пропускных пунктов, грузовое движение без пересечения внешних границ не вызывает потерю времени на перевозку из-за регулярного таможенного оформления, за исключением мобильных проверок на случайной основе. Что касается времени ожидания на пограничных контрольно-пропускных пунктах для импортных перевозок из Евросоюза в Беларусь, Россию и Украину, кажется, что нет такого транспортного средства, которое передвигалось бы равномерно и без каких-нибудь потерь времени на границах. Большинство транспортных средств, направляющихся из стран-членов Евросоюза в Украину, теряет от 8 до 24 часов в очередях на таможенном оформлении при импорте, а почти одна треть ожидает от одного до двух дней. Ситуация выглядит ещё хуже для перевозки из Евросоюза в Россию и Беларусь. Здесь только одно из десяти транспортных средств вынуждено ждать менее 8 часов. Около 85% должны потратить от минимум 8 часов до 2 дней, ожидая таможенного оформления.

Рассмотрение времени ожидания при перевозке из России и Беларуси в страны Евросоюза показывает, что для грузовых потоков в направлении с востока на запад время ожидания ещё больше. Хотя нет препятствующих узких мест в форме пограничных контрольно-пропускных пунктов внутри Таможенного союза, время ожидания для таможенного оформления в Германии только для одной восьмой части транспортных кампаний составляет меньше, чем восемь часов. Во всех остальных странах время ожидания как минимум восемь часов. Невозможно получить полезную информацию для Эстонии. В противоположность времени ожидания при грузовых перевозках из Евросоюза, большинство импортных потоков в страны-члены Евросоюза и в Украину вынуждены ожидать от одного до двух дней, доля таких транспортных средств составляет от 71% до 83%.

Такая же картина, как по экспорту из стран Евросоюза, вырисовывается и для перевозок из Украины. Здесь также самые высокие потери времени в очередях на таможне при пересечении границы имеют место для товаров, направляемых в Россию и Беларусь. Два из пяти транспортных средств должны ожидать минимум один день. Места назначения в западной части исследуемой зоны и прибалтийские государства показывают лишь слегка улучшенную картину в плане потерь времени для грузов, отправленных из Украины. В Германии только около одной пятой транспортных средств должны ждать более одного дня, за ней следуют Эстония, Литва и Латвия — около одной четвёртой, в Дании доля транспортных средств, ожидающих как минимум один день, больше чем одна треть.

В целом можно утверждать, что время ожидания для пограничного и таможенного оформления во всей исследуемой зоне представляет собой значительное препятствие в перевозке с пересечением границы, невзирая на страну происхождения и назначения.

Только объединение стран в форме соглашений и ликвидация вследствие этого пограничного контроля будет способствовать бесперебойному транспортному обслуживанию. Большие потери времени на контрольно-пропускных пунктах на внешних границах с третьими странами можно объяснить нехваткой пропускной способности, особенно во время интенсивного движения и совершенно недостаточной эффективностью в таможенном оформлении.

Анализ сильных сторон, слабых сторон, возможностей, угроз. Таблица 6.16 даёт краткую классификацию исследования на основе SWOT-анализа.

Таблица 6.16. Анализ сильных сторон, слабых сторон, возможностей, угроз [собственная оценка]

Измерение	Сильные стороны	Слабые стороны	Возможности до 2030 года	Угрозы до 2030 года
Политическое	Высокий уровень интеграции экономик в Евросоюзе	Не ведётся агрессивной войны против коррупции Дефицит демократии в исследуемой зоне за пределами Евросоюза	Борьба с крупной коррупцией Дальнейшее развитие существующих подходов к либерализации и соглашений (например Евросоюз, ВТО) Дальнейшая интеграция рынков (например, DCFTA – Углубленная и всеобъемлющая зоны свободной торговли	Изоляция торговых зон Евросоюза и Таможенного союза из-за инцидентов в торговой политике
Административное	Большое количество доступной информации о грузовых перевозках с пересечением границы и о таможах (например, Европейский таможенный информационный портал, Информация по МДП предоставляемая MCAT (IRU)	Большое время ожидания и большие бюрократические усилия при пограничном и/или таможенном оформлении на внешних границах по всей исследуемой зоне и на всех видах транспорта (вызванные, в частности, большими заторами на пограничных контрольно-пропускных пунктах и нехваткой пропускной способности) Коррупция в восточной части Евросоюза	Уменьшение времени ожидания и очередей путем бронирования / резервирования слотов для пересечения границы и таможенного оформления (например за счёт использования наилучших примеров из практики, таких как www.estonianborder.eu) Уменьшение бюрократических требований в грузовых перевозках с пересечением границы Борьба с мелкой коррупцией (например, взяточничеством)	Дальнейшие бюрократические усилия с контролирующими органами и документами (например, в связи с борьбой с терроризмом и условиями для рентгеновского просмотра контейнеров) Резкий рост цен на сырьевые товары как замедляющий фактор для международного обмена товарами Политически мотивированные беспорядки и инциденты, ведущие к ограничению свободы передвижения через границы

Рекомендуемые действия и меры. Исследуемая зона имеет ряд слабых мест в форме препятствий и барьеров, ограничивающих доступность рассмотренных стран и отрицательно влияющих на их привлекательность. Таблица 6.17 показывает подходы к уже существующим и к возникающим проблемам и даёт рекомендации для действий на политическом и административном уровнях. Таблица разделена географически. Многие рекомендации, упоминаемые в этой таблице, например торговые переговоры, интеграция рынков и продвижение Европейских стандартов в торговле через границы, находятся в соответствии с попытками на уровне Евросоюза и инициатив Евросоюза по созданию конкурентных, ресурсоэффективных и более интегрированных транспортных систем и сетей со всеми видами транспорта. Специальные инициативы, направленные на внешнее продвижение Евросоюза, показывают самый большой охват целей, касающихся политического и административного измерения. Большинство мер, описанных в стратегических документах Евросоюза, например, касающихся охраны, безопасности, нормативно-правовой базы, инновационных/интеллектуальных решений, инфраструктуры, экономической устойчивости, в большей степени характеризуют внутреннюю точку зрения Евросоюза, чем международное положение. В отношении требований и условий физического перемещения товаров через границы, тем не менее, рекомендуемые меры, изложенные в данном документе, более практические по своей природе и фокусируются на области, лежащей за пределами внутренних вопросов Евросоюза.

Таблица 6.17. Рекомендуемые действия и меры

Изменение	Транснациональный уровень	Евросоюз	Таможенный союз союз и Украина
Политическое	Дальнейшие попытки по либерализации торговли чтобы усилить обмен товарами Улучшить институциональную координацию, информационную коммуникацию и организационную структуру между локально вовлечёнными игроками, относящимися и не относящимися к Евросоюзу (например, таможенные и законодательные органы) Улучшить надёжность и интегрированность пограничного управления (например, общеевропейские антикоррупционные инициативы/инструменты/ меры) Решение проблемы административных и налоговых барьеров для повышения эффективности движения товаров через границы на внешних границах Евросоюза	Улучшение обмена информацией с путешественниками о правилах пересечения границ, а также о запретах и ограничениях на перемещение товаров (например, Система управления информацией по Евросоюзу для пересечения внешней границы)	Дальнейшая интеграция рынков на юго-востоке исследуемой зоны. Поддержка стран, намеревающихся присоединиться к соглашениям в области торговли и экономики (например, ВТО, DCFTA, Евросоюз) Усилия для международного согласованного признания Англоязычных перевозочных документов (например, в дополнение к местному языку)

Административное	Повышение эффективности пограничного и таможенного оформления (например, тренинги и повышение квалификации для пограничного персонала) Увеличение числа пограничных контрольно-пропускных пунктов и их эффективности путём бронирования/ резервирования слотов (например на главных транспортных коридорах) Улучшение координации, коммуникации и организации процесса между сотрудниками пограничных служб, относящихся и не относящихся к Евросоюзу (например, общее пограничное оформление) Повышение надёжности и интегрированности сотрудников пограничных служб (например, корпоративный менталитет, присоединение к антикоррупционным мерам на национальном уровне и на уровне Евросоюза, адекватные доходы	Улучшение знания Шенгенского кодекса о границах, Таможенного кодекса, Сообщества, а также знания языка и социальной компетентности сотрудников пограничных служб	Улучшение физических условий на существующих пограничных контрольно-пропускных пунктах (например, инфраструктура, дополнительное количество полос и помещений)

Источник: собственная оценка

6.3. Коммерческие аспекты доступности

Экономические барьеры. Регион Балтийского моря в настоящее время вступает в новую эру экономического сотрудничества. В прошлом отношения между странами основывались на том, что старые страны-члены консультировали новые переходные экономики в восточной части региона. После расширения Евросоюза и присоединения Эстонии, Латвии, Литвы и Польши, отношения между странами-членами Евросоюза основываются на сотрудничестве. Новые члены в настоящее время являются частью единой интегрированной экономической зоны и территории с общими правилами и инструкциями. Также сотрудничество между странами было преобразовано из формы поддержки в новую форму на взаимовыгодной основе. В Регионе Балтийского моря в настоящее время все страны, кроме Норвегии, России, Беларуси, являются членами Евросоюза.

Экономики стран Региона Балтийского моря показывают большую разницу при сравнении с различными регионами и странами. Это неравенство вызвано различной структурой экономики, степенью либерализации, изменениями в политических тенденциях и экономической политике. Перед кризисом 2008/2009 годов экономики Региона Балтийского моря росли быстрее, чем в среднем по Евросоюзу. Торговля внутри Региона Балтийского моря постоянно увеличивалась и была одной из главных причин быстрого роста в этих странах.

Этот регион, расположенный на периферии от экономического центра Европы, сильно зависит от международной торговли товарами и нуждается в хорошо функционирующей

щей транспортной инфраструктуре для своего экономического роста. Для роста международной торговли, экономической и общественной интеграции, для либерализации и глобализации в Регионе Балтийского моря требуется хорошо развитое снабжение. Это означает повышенный спрос на эффективные транспортные цепи.

В настоящее время отсутствуют инвестиции в транспортную инфраструктуру, особенно в новых странах-членах, а также в России и в Беларуси. В этих странах много узких мест на всех видах транспорта и в особенности это относится к связям с районами, удалёнными от прибрежной полосы. Особенно в прошлом пренебрегали железнодорожной инфраструктурой. В Польше, России и прибалтийских государствах срочно требуются новые инвестиции в железнодорожную инфраструктуру — как в материальную базу, так и в информационное обеспечение. Хотя эти инвестиции очень велики, железнодорожный транспорт — это единственный путь к защите окружающей среды и единственный путь для того, чтобы предложить рыночноориентированные и эффективные по затратам услуги клиентам.

Устаревшая инфраструктура, в особенности в Беларуси и в России — это причина того, что глобальные рыночные игроки перенаправляют транспортировку, и таким образом, не приходят на рынки в упомянутых странах. Отсутствие конкуренции воздействует также на ценообразование и делает, в частности, интермодальные перевозки очень дорогими. Для малого и среднего бизнеса это очень сильное препятствие для его начала или для инвестиций в эти страны. Другие причины для невступления на новые рынки — это административные препятствия, в особенности, таможенное оформление для экспортёров. Оно может быть улучшено путём согласования документации, сокращения количества документов, упрощения процедуры оформления разрешений на экспорт и оптимизации лимитов времени для таможенного оформления. (Ernst & Young (2012 a): Ernst & Young's 2012 European attractiveness survey).

Бесспорно то, что только беспрепятственные интегрированные сети и «бесшовные» соединения по всей Европе могут дать региональным экономикам реальный шанс на рост.

6.3.1. Курсы и цены

6.3.1.1. Рынок грузовых перевозок

Современный европейский транспорт борется с неблагоприятной структурой перевозок по видам транспорта на протяжении долгих лет. Процесс либерализации, проводимый на всём транспорте Евросоюза, вызвал быстрый рост автомобильного транспорта. Несмотря на многочисленные инициативы и инструкции Евросоюза, железнодорожный и внутренний водный транспорт всё ещё на спаде. В случае с морским транспортом европейская ситуация выглядит совершенно иначе. С одной стороны, морской транспорт во многих случаях — единственный способ перевозки. С другой стороны, концепция коротких морских перевозок и действия Евросоюза в этом направлении дали результаты (рост рынка на 41%). По этой причине, если анализировать общеевропейскую структуру видов транспорта, доля морского транспорта составляет 39% в 2004 году. Полный спектр видов транспорта по Евросоюзу представлен на Рисунке 6.3. Среди наземных видов транспорта наиболее заметно превосходство автомобильного транспорта. Европейская статистика показывает, что доля автомобильного транспорта составляет 72,6% (железнодорожно-

го — 16,4%, внутреннего водного — 5,6%, трубопроводного — 5,4%). Использование конкретных видов транспорта в государствах-членах Евросоюза зависит от размера страны, её месторасположения или главных направлений внешней торговли.

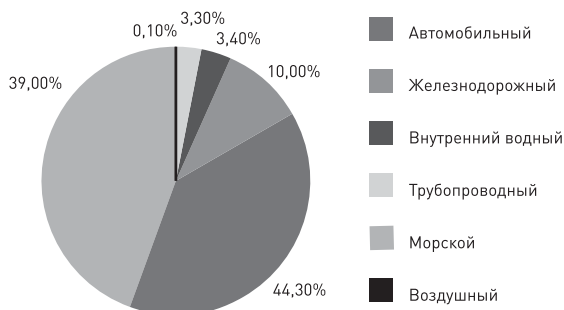
Как упоминалось ранее, транспортные связи между Балтийскими странами могут носить различный характер. Имеют место добрососедские отношения при перевозке по наземной инфраструктуре или отношения как с зарубежными партнёрами при взаимодействии морского и воздушного транспорта с портами и аэропортами. Данное исследование сосредоточено на грузовых потоках между Прибалтийскими странами и Западной Европой. В этом случае также могут быть использованы наземный и морской транспорт. С другой стороны, наземное транспортное сообщение также может состоять из различных видов транспорта.

На автодорогах и в автотранспортном секторе срочно необходимо повышать безопасность дорожного движения, улучшать содержание дорог и развивать автомагистрали между более бедными районами и главными центрами, а также улучшать подготовку операторов для автомобильного транспорта. Прибалтийские государства вложили значительные средства в свою сеть главных дорог. Похоже, что инвестиции в развитие автодорог продолжатся большими темпами на протяжении предстоящего десятилетия. В то время как проекты, относящиеся к Виа-Балтика, имеют высокий приоритет, проекты с второстепенными дорогами так же будут получать большее финансирование. Поскольку бюджетных отчислений в Эстонии, Латвии и Литве недостаточно для того, чтобы покрыть капитальные инвестиции, в будущем понадобится дорожное финансирование из внешних источников, включая существенную помощь от Европейского фонда регионального развития и других фондов.

Принимая во внимание данные и опыт прошедших лет, стоимость грузовых перевозок для рассматриваемого региона может достичь 1,6–1,9 евро за тонно-километр для доставки полного/пустого контейнера из/в терминал. Отдельно взятый рынок каждой страны тем интереснее для каждой перевозочной компании, чем больше отправок может быть произведено за один конкретный период времени. Эта ситуация ведёт к неадекватным рыночным условиям, когда стоимость международной перевозки больше, чем внутренней, из-за меньшего интереса со стороны перевозчиков.

Рисунок 6.3

Виды транспорта в ЕС-25 в 2011 г.
Источник: Контейнерный терминал Рига 2012



6.3.1.2. Морские перевозки

Ситуация с короткими морскими перевозками достаточно стабильная в сравнении с глобальной торговлей из Дальнего Востока и Индии в Северную Европу, где каждый месяц имеются значительные колебания. Начиная с 2010 на глобальном рынке произошло несколько изменений, которые замедлили рынок и косвенно повлияли на короткие перевозки по морю для стран Янтарного Берега. Ожидается, что глобальные объёмы восстановятся в предстоящем периоде и возможно будут даже большими, чем ранее. Цены всё ещё находятся под давлением глобальных рыночных игроков, которые при разделе долей рынка предпринимают действия для понижения цен. Литовский рынок гораздо более конкурентный с большим количеством игроков: Evergreen, Cosco, Hanjin, YML, NYK, в то время как рынок Латвии и Польши всё ещё более «контролируемый» компаниями ML, MSC.

Доли рынка между портами Региона Балтийского моря поделены в основном между операторами, которые первоначально занимаются короткими морскими перевозками, такими как Team Lines, Unifeeder, Containerships, FESCO container lines и другими. Ещё одной чёткой тенденцией является понижение доли Котки в пользу Клайпеды и Риги из-за следующих факторов: более низкие платежи за обработку и хранение в терминале, более дешёвые складские помещения и более дешёвая доставка в Россию и Беларусь, которые являются главными потребляющими рынками для грузов, идущих транзитом через порты прибалтийских государств.

Объёмы недоступны для Западной Европы из-за слабых/депрессивных экономик в большинстве Европейских стран. Только Россия и соседние страны удерживают стабильные объёмы, однако роста объёмов не наблюдается, как это происходило в прошлые годы.

Рынок заполнен на 80–85%, а по некоторым направлениям явно ниже — на 70–75%. Цены понижаются по несколько раз в неделю. Такое не наблюдалось ранее, даже во время последних двух кризисов перевозок в 2009 и 2011 г.

Игроки глобального рынка должны создать условия для того, чтобы сохранить некоторые виды бизнеса в ожидании рыночной стабильности. Большинство контейнерных судоходных линий заявили о сокращении мощностей в торговле между Дальним Востоком и Северной Европой. Это означает, что Европейский рынок будет сжат по объёмам грузовых перевозок на некоторое время до вступления в силу новых рыночных условий. Снижение объёмов, которое означает сокращение мощностей для Западной Европы, не повлияет на Российский рынок. Кроме того, все судоходные линии заинтересованы развивать Российский рынок как можно сильнее, и это могло бы стать ключевой стратегией для проекта Янтарный Берег.

Одним из главных стимулирующих факторов в росте контейнерных перевозок в портах Янтарного Берега было решение компании Маерск предложить прямые перевозки через море в Гданьск и использовать порт как логистический центр для других зон в Балтийском море. Более 600 тыс. ДФЭ получил Янтарный берег, начиная с 2008 года, 500 тыс. ДФЭ были переработаны в Гданьске.

Поскольку контейнерные порты этих стран выступают как ворота европейских развивающихся экономик, следует ожидать роста пропуска контейнеров выше среднего. Фактический потенциал роста зависит от ожидаемого роста торговли с одной стороны и — как показал пример Гданьска — от изменений в логистических цепях с другой стороны.

6.3.1.3. Железнодорожные грузовые перевозки

В качестве примера тарифов в железнодорожной логистической цепи будет рассмотрена страна Латвия с портом Рига, которая является центральными воротами прибалтийских государств.оборот контейнеров в порту Рига составил 254, 475 тыс. ДФЭ в 2010 г., 303 тыс. ДФЭ в 2011 г. с общим ростом 19,1% и увеличением контейнерных грузов на 23,5%.

Скоростной контейнерный поезд Рига-Москва с проектным описанием: длина маршрута Рига-Москва в одну сторону — 980 км. Частота рейсов как минимум раз в неделю со средним временем поездки 48 часов (Таблица 6.18).

Таблица 6.18. Примеры тарифов для маршрутных железнодорожных поездов

Вид контейнера	Стоимость доставки грузеного контейнера по маршруту Рига-Москва, Евро	Стоимость доставки порожнего контейнера по маршруту Москва-Рига, Евро
20	800	500
40	1020	610
45	1120	660

Источник: Контейнерный терминал Рига, 2012

Рыночный спрос, диктующий вид транспорта, показывает, что контейнерное движение по железной дороге в основном используется для отправок с регулярным графиком, с фиксированными объемами грузов и для долгосрочного бизнеса. Железнодорожные операторы более удобны по сравнению с другими перевозками внутриконтинентальным транспортом из-за насущной необходимости в долгосрочном планировании и сильной зависимости от заявленных объёмов.

6.3.1.4. Тарифы в логистических цепях / хранение в порту

Анализ добавленной стоимости от грузовых перевозок при доставке продукции из мест производства в Китае дает общее понимание коммерческих аспектов возможных преимуществ и недостатков использования стран Янтарного берега как ворот в один из самых больших потребительских рынков, такой как Россия. Тарифы за перевозку через океан, за операции в терминале и за конечную доставку рассмотрены как наиболее важные критерии в коммерческом анализе (Таблица 6.19).

Необходимо принять во внимание тот факт, что важным преимуществом Прибалтийских стран является их территориальная близость к странам конечной доставки, что ведёт к минимизации расходов на внутриконтинентальную контейнерную доставку. Так же следует отметить, что возвращение порожнего оборудования в депо контейнерных линий бесплатно для прибалтийских государств, в то время как Котка и Гданьск могут взимать плату до 600 долл. за ДФЭ.

Уровень развития портовых и складских сооружений разный, если сравнивать Северную Европу и прибалтийские государства. Как видно из Таблицы 6.20, плата за аренду склада за квадратный метр в Котке выше, но это можно объяснить.

Таблица 6.19. Сравнение грузовых логистических каналов

Ставка фрахта за грузовую перевозку на условиях FI-FO	Рига	Таллинн	Клайпеда	Котка	Гданьск
20 футов/40 футов, долл.США	1460/2420	1400/2340	1430/2380	1100/2200	1370/2750
Плата за обработку в терминале, Евро	110/140	125/125	95/95	120/120	64/79
За работу с документацией, Евро	30 за контейнер	30 за контейнер	48 за контейнер	60 за контейнер	30 за контейнер
Доставка автотранспортом из порта назначения в Москву, Евро	1850	1850	1750	2400	3500
Ставки за хранение на складе за квадратный метр (средние), Евро	2,5-4,5	1,3-4,9	3,0-3,5	4,5-6,0	4,5-5,0

Источник: Контейнерный терминал Рига 2012

Таблица 6.20. Производительность терминалов в некоторых портах Региона Балтийского моря

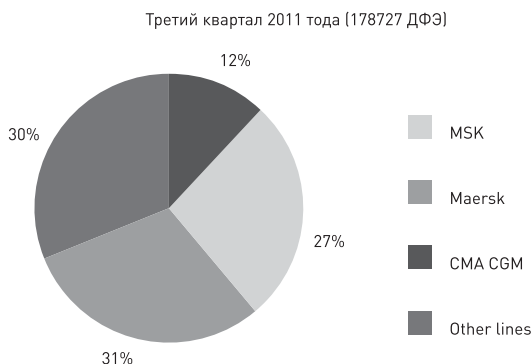
Показатель	Рига	Таллинн	Клайпеда	Котка	Гданьск
Производительность контейнерного терминала в ДФЭ, тыс. шт.	550	450	450	750	750
Производительность складов в тыс. м ²	180	151	280	482	382
Производительность кранов в перемещениях (перемещений в час)	35-40	45-50	35-40	50-55	50-55

Источник: Контейнерный терминал Рига 2012

Рисунки 6.4–6.6 описывают ситуацию с транзитным потоком контейнерных грузов, движущихся из Балтийских портов в Россию, принимая во внимание тот факт, что почти 80–85% грузов, обрабатываемых в этих портах, предназначены для доставки в Российскую Федерацию.

Рисунок 6.4

Общий оборот контейнеров для порта Рига в 2011 г.
Источник: Контейнерный терминал Рига 2012



Условия хранения и распределения в прибалтийских государствах более выгодные по сравнению с Северной Европой, поскольку консолидация малых объёмов грузов и доставка их розничным продавцам — это значительная часть логистического рынка, что дает возможность грузополучателям избежать платежей за немедленную таможенную очистку. Важным фактом является то, что грузополучатель может использовать финансовую логистику, которая не развита в Северной Европе. Опыт показывает, что большинство грузополучателей ищет возможности для реэкспорта товаров из-за отказа от них. В этом случае клиентам нужны контракты на долгосрочную аренду складов и финансово-

Рисунок 6.5

Общий оборот контейнеров для порта Клайпеда в 2011 г.
Источник: Контейнерный терминал Рига 2012

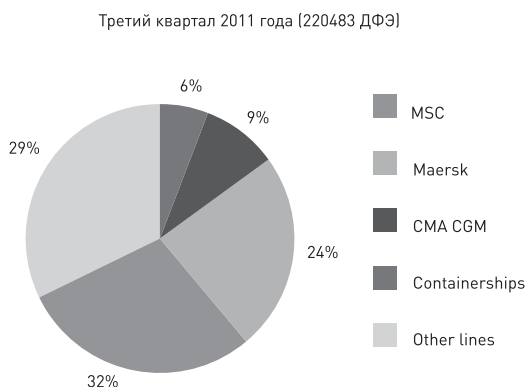
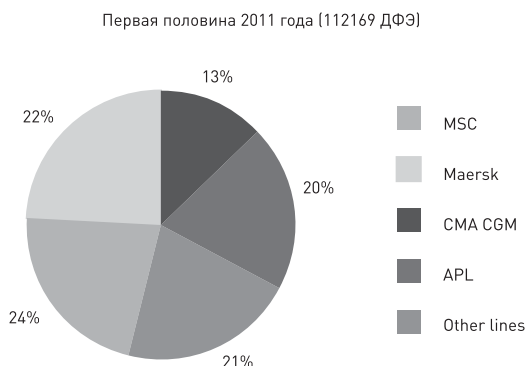


Рисунок 6.6

Общий оборот контейнеров для порта Таллинн в 2011 г. (Контейнерный терминал Мууга). Источник: Контейнерный терминал Рига 2012



кредитные соглашения с экспедиторами в портах назначения. Следовательно, формируется постоянный поток коммуникации и информации с обеих сторон, что может стать причиной выбора прибалтийских стран, способных поддерживать связь с клиентом на родном языке. Российские клиенты указывают на то, что языковой барьер — это важный фактор, который может потенциально навредить бизнесу в случае отсутствия связи и непонимания, когда речь идёт о Северной Европе.

Назначение представленных ниже контейнерных терминалов — обеспечивать интегрированные решения по обслуживанию грузов для европейских стран, России и Центральной Азии. Благодаря высокоэффективному и современному оборудованию терминалы смогли существенно повысить грузооборот и обеспечить регулярный грузовой поток на протяжении нескольких последних лет (Таблица 6.20).

Все эти терминалы специализируются на перевалочных операциях море-железная дорога и море-автотранспорт. Развитая инфраструктура терминалов, технологии грузопереработки и современное оборудование гарантируют конкурентоспособность и стабильное положение на транзитном рынке. Услуги с добавленной стоимостью, предоставляемые терминалами включают таможенные операции, экспедирование грузов и логистические решения.

6.3.2. Деятельность в области маркетинга и продаж

Многие организации, сети и игроки работают над брендингом и маркетингом портов. В дополнение к этому также транспортные и логистические рыночные игроки в странах и регионах пытаются основать свои бренды.

Множество портов в Регионе Балтийского моря довольно быстро модернизировали свои старые гавани и построили дополнительные производственные мощности. Многие из них (например, Вентспилс, Усть-Луга) пытаются специализироваться в основном на транзитном движении. В результате этого зона Региона Балтийского моря в настоящее время является местом с новыми амбициозными рыночными игроками, которые конкурируют друг с другом. В этой конкуренции они используют различные маркетинговые инструменты, которые будут описаны ниже. Хорошо спланированный маркетинг чрезвычайно важен для создания хороших решений для всех игроков транспортного бизнеса и в особенности для таможен. Интегрированные решения важны для более глубокого проникновения на рынки с целью увеличить контролируемую зону.

Маркетинг в портах основан на рыночном исследовании и разработке рыночных стратегий. Через исследовательскую деятельность порты имеют возможность приобрести новых клиентов и возможности для бизнеса. Другими словами, через контактирование с клиентами порты повышают свою заметность на рынке. Исследовательская деятельность также помогает анализировать рынок, намечать стратегии и формулировать цели. Базовый комплекс маркетинга описывается четырьмя П: Продукт (Product), Продвижение (Promotion), Место (Place) и Цена (Price) (Таблица 6.21).

Продукция или портовые услуги — это фундамент всей маркетинговой деятельности. Главный вопрос — что порт может предложить своим клиентам? Это также главный краеугольный камень для будущих инвестиций и возможностей бизнеса. Каждый продавец должен знать, какой вид продукта он предлагает, т.е. какое уникальное торговое предложение несёт в себе его продукт.

Таблица 6.21. Инструменты портового маркетинга

Продукт	Цена
качество сервис инновации позиционирование и брендинг макет и разработка и т.д.	издержки конкуренция позиционирование условия и скидки спрос стимулирование и т.д.
Место	Продвижение
Каналы распределения географическое месторасположение зона продаж транспортировка и т.д.	Реклама (наружная, медиа) Прямой маркетинг Паблик рилейшнз Спонсорство Продвижение продаж (выставки, события, рас- сылки, личные продажи) и т.д.

Источник: ООН: Инструменты рыночного продвижения для портов

Каждый клиент обычно выбирает продукт на основе следующих предлагаемых характеристик:

1. Географическое положение.
2. Морской подход.
3. Связи с территориями вглубь от береговой линии.
4. Расположение причалов и земли.
5. Спектр услуг.
6. Рабочая сила и общий климат.
7. Менеджмент и технические ноу-хау.
8. Налоговая среда.

Важность этих характеристик изменяется от продукта к продукту. Поэтому важным моментом является то, что продажа такого продукта как морские порты требует гибкости и способности приспосабливать продукт к нуждам клиента.

Обычно порты принимают во внимание дополнительные очень важные компоненты, такие как портовые сборы, аренда земли и расходы на обработку.

Для каждого порта, продвинутого или нового, ценообразование является сложной задачей. Ценообразование, в сравнении с третьим инструментом продвижения, не является публичным. Особенно во время экономического спада в 2008–2009 порты должны были конкурировать друг с другом на основе этого инструмента. Наиболее вызывающая задача — это комбинировать структуру расходов с услугами, которые ожидают клиенты.

Продвижение — это наиболее видимый маркетинговый инструмент. Это совокупность мер по представлению продукта на рынке. Наиболее общие элементы продвижения — это:

- 1 — реклама
- 2 — прямая почтовая рассылка
- 3 — международные выставки
- 4 — личные продажи / прямые командировки
- 5 — создание сети
- 6 — организация событий и конференций.

Через меткое продвижение порты получают уникальный шанс поднять свою заметность. Клиенты нуждаются в том, чтобы быть в курсе существования хороших предложений и продвижение — это отличный инструмент для этого. Важно предлагать продукт в виде пакета, т.е. важно рекламировать порт, инфраструктуру, качество обработки груза, существующие связи с территориями, удалёнными вглубь от береговой линии, услугами с добавленной стоимостью и т.д.

Конкуренция и соперничество между рыночными игроками — естественно является жизненным фактом. Многие порты в Регионе Балтийского моря сравнительно небольшие в экономическом плане, и зачастую неспособны конкурировать с продвинутыми и хорошо известными Европейскими портам.

Успешная стратегия портового маркетинга должна фокусироваться не только на портовых атрибутах. Чтобы быть успешными порты должны стать более хорошо знакомыми с потребностями клиентов, и, содействуя торговле, быть сфокусированными на решениях не только в пределах порта, но по всем цепям поставок и сетям.

Это нарастающая тенденция в Регионе Балтийского моря, где некоторые порты объединяют усилия, чтобы стать более известными и заметными. Совместный маркетинг должен принимать во внимание и ясно понимать, где заканчивается сотрудничество и начинается конкуренция. Финансируемый Евросоюзом Проект Логистика Янтарного побережья — это прекрасная возможность повысить осведомлённость всех партнёров проекта. Одна из целей проекта — собрать вместе игроков транспортного сектора для того, чтобы продвинуть взаимодействие и передачу знаний и стимулировать общее понимание и осведомлённость. Он направлен на то, чтобы предложить прозрачные услуги рынку, которые являются нейтральными с точки зрения конкуренции.

Бесспорно, что более маленькие страны и их игроки транспортного рынка значительно выиграют от совместного маркетинга. Если будет предприниматься больше попыток совместного маркетинга, сравнительно малые игроки с малыми ресурсами для продвижения смогут достичь большего влияния и большей осведомлённости. Существует по меньшей мере два аргумента для совместного маркетинга:

- ◊ размера рынка — большинство стран в регионе маленькие по размеру и по рынкам, но совместно они представляют собой большой рынок, а значит, больше возможностей могут быть реализованы.
- ◊ экономический эффект от масштаба — международный маркетинг затратный, но путём объединения ресурсов меньшие рыночные игроки могут использовать эффект масштаба, чтобы достичь синергии и снизить затраты.

Совместный маркетинг через проекты, финансируемые ЕС, помогает стать более известными и ценимыми, предоставляет великолепные возможности для координации действий, помогает использовать синергетический эффект от этих действий и работать с долгосрочной перспективой.

6.3.3. Правовые барьеры

6.3.3.1. Закон о конкуренции

С учетом единого европейского рынка Закон о конкуренции, как потенциальный барьер, должен рассматриваться как имеющий последствия для всей экономической зоны. В Европейском союзе закон о конкуренции был создан, главным образом для того, чтобы предотвратить создание слишком мощных объединений и гарантировать свободную конкуренцию на рынках. Одна из главных опор в законодательстве направлена на государственную помощь и её целью является установление контроля над пожертвованиями компаниям от государств-членов (Статья 107 Договора о функционировании Европейского Союза). Практический смысл этого правила для логистического сектора отражается в недавнем расследовании Европейского суда аудиторов (ECA), который предъявил претензии о том, что инвестиции Европейского Фонда Структуры и Сплочения (Structural and Cohesion Fund) в транспортную инфраструктуру в портах недостаточно эффективны.

ЕКА заключает в специальном докладе (No. 4/2012), что только 11 из 27 подвергшихся аудиту инфраструктур в проектах по морским портам, в финансировании которых участвовал Structural and Cohesion Fund в 2000–2006 гг., были эффективными. В дополнение, треть проектов, рассмотренных в ходе аудита, имела цели, не относящиеся к транспорту. Кроме неэффективных проектов ЕКА выявил, что некоторые проекты не использовались и 4 значительных проекта, стоимость которых составляла 70,8% от общей стоимости проектов, подвергшихся аудиту, не были завершены на момент аудита. Из 23 завершённых проектов 11 были завершены вовремя, но по 12 проектам средняя задержка составила 26 месяцев. Кроме того, пять из завершённых проектов потребуют дальнейших существенных инвестиций до того, как может быть начато их эффективное использование.

ЕКА сделал ряд рекомендаций Комиссии для улучшения эффективности инвестиций в морских портах. Они включают:

- ◇ напоминание государствам-членам об их обязательстве использовать финансирование Евросоюза способами, совместимыми с принципами рационального управления финансами. Чтобы достичь этого, Комиссия должна предоставить соответствующие указания и распространять лучшую практику, выявленную в государствах-членах, в особенности поощрять систематическое использование результатов и показателей воздействия управляющими органами;
- ◇ финансирование со стороны Евросоюза должно быть обусловлено достижимостью запланированных результатов и гарантией, что внимание выездных посещений также будет сосредоточено на вопросах эффективности. Усиление процедуры оценки для главных проектов и проектов Фонда Сплочения (Cohesion Fund), чтобы улучшить выявление серьёзных слабых сторон и принятие соответствующих мер для их устранения;
- ◇ осуществление политики взаимосвязанности (Cohesion Policy) в предстоящем периоде на условиях существования всесторонней долгосрочной стратегии развития всех портов в соответствующем регионе;
- ◇ базовые принципы должны применяться ко всем транспортным операторам, независимо от вида транспорта, на котором они действуют. Это должно создать равные условия по всей Европе для всех видов транспорта. Автономия оператора будет

поддерживаться. Операторы, предприниматели бизнес на свой собственный коммерческий и финансовый риск не должны оказаться чрезмерно ущемлёнными со стороны конкурентов, которые пользуются государственной поддержкой;

- ◇ новые правила необходимо применить по отношению к конкуренции между интермодальными операторами, которые работают на нескольких видах транспорта одновременно. Будет пристально изучаться и осуществляться регулирование любых злоупотреблений доминирующим положением со стороны перевозчиков и операторов (экспедиторов). Примеры незаконной практики со стороны доминирующих игроков, которые наказываются большими штрафами по законодательству ЕС, включают перекрёстное субсидирование поступлений от операций на одном виде транспорта для того, чтобы ликвидировать конкуренцию на другом виде транспорта, структурные выкупы рынков, хищническое ценообразование и использование субподрядчиков;
- ◇ постоянный мониторинг и регулирование ограничительных соглашений между операторами различных видов транспорта, ведущих к чрезмерному перекосу. Комиссия всё чаще принимает горизонтальный подход к транспортному рынку, при котором вид транспорта не рассматривается как конкретный сектор с особыми потребностями. Именно на этой основе, например, рассматривается проблема установки тарифов на доставку на территории, удалённые от моря, на конференциях участников линейного судоходства. Доклад Комитета мудрых людей (Committee of wise men), сделанный для консультирования по установке тарифов на доставку на территории, удалённые от моря, должен привлекать во внимание Комиссией, когда она разрабатывает эту часть своей политики. Соглашения о сотрудничестве между железнодорожными компаниями будут рассматриваться в том же свете. На основе оценки отдельных случаев Комиссия исследует потребность в разработке инструкций, покрывающих интермодальные соглашения о сотрудничестве, в целях уточнения порядка применения правил конкуренции.

Примеры показывают, что государственная помощь, хотя и задумывается как рычаги для достижения общеполитических целей, нуждается в очень тщательном планировании и осуществлении. Между 2000 и 2006 годами 2,8 миллиарда евро из Фондов Структуры и сплочения Евросоюза было выделено на инфраструктуру морских портов. Например, для 4-х стран было выделено 85,5% общего количества средств от общей суммы, которую предстояло израсходовать. Еще 3,4 млрд. евро было выделено для инвестиций в морские порты на протяжении 2007–2013 годов. Поэтому стоит вопрос — в итоге эти средства поддерживали или предотвращали конкуренцию?

Однако, Закон о конкуренции на транспорте и в логистике может иметь эффект не только в разрезе местностей, но и в разрезе предлагаемых услуг. В интермодальной перевозке сочетание видов транспорта, или другими словами, степень интермодальности, также зависит от способности каждого отдельного вида транспорта конкурировать друг с другом. Это было также признано в сообщении от Европейской Комиссии Европейскому парламенту и Совету «Интермодальность и интермодальный грузовой транспорт в Европейском Союзе — системный подход к грузовому транспорту. Стратегии и меры по повышению эффективности, сервиса и устойчивости» 7 (сноска 7 — *Intermodality and intermodal freight transport in the European Union (EU 1997)* Интермодальность и интермодальный грузовой транспорт в Европейском союзе (ЕС 1997)) на ранней стадии.

В регионе Янтарный берег значительный прогресс был достигнут в последние годы в отношении либерализации транспортного рынка и вступления на рынок новых операторов. Особенно в железнодорожном секторе большая часть рыночной динамики определяется частными операторами. Хорошим примером является порт Гамбурга, где в 2012 году около 100 различных железнодорожных операторов были зарегистрированы с лицензией на использование портовой железнодорожной инфраструктуры. Это одна из причин, по которой доля железной дороги в модальном распределении порта выросла до 36% по контейнерным перевозкам в 2011 году и более 2 млн. ДФЭ было перевезено в районы, удалённые от береговой линии, железнодорожным транспортом. Это самый большой объём среди всех европейских портов.

6.3.4. Политика налогообложения

Несмотря на единый рынок, налогообложение в Евросоюзе остаётся фрагментированным на национальном уровне. Один из практических примеров — налогообложение импортных продаж, которое будет пояснено на примере Голландии и Германии:

Таможня играет важную роль, когда дело доходит до введения НДС. Налог на добавленную стоимость приносит много денег правительству. Особенность НДС заключается в том, что он нейтрален в коммерческих перевозках. Таким образом, в отличие от примера импортных пошлин, НДС не влияет на себестоимость товаров при передаче их между компаниями.

Как работает система НДС?

- Компания А продаёт товары за 100 евро Компании Б.
- На цену продажи компания А начисляет компании Б 19% НДС. Всего, товары стоят $100 + 19 = 119$ евро.
- Компания Б перепродаёт товары компании В за 150 евро. Компания Б также должна добавить 19% НДС к цене продажи компании В. Цена продажи тогда будет равна $150 + 28,5 = 178,5$.
- В ежемесячной декларации НДС, которую компания Б должна отсылать в налоговую службу, они указывают, что на своих продажах они получили 28,5 евро от своих клиентов.
- Но компании Б разрешено вычесть из этого 19,0 евро пред-налога, который они уплатили когда сами совершали покупку. В итоге, они должны отдать 9,5 евро.
- Компания Б очевидно добавила $150 - 100 = 50$ евро стоимости к продукту. Налог, который они должны уплатить, составляет 19% от 50 евро = 9,5 евро. По этой причине НДС называется «налог на добавленную стоимость».

Система НДС в Европейском Союзе сделана таким образом, что НДС зависит от страны, в которой товары в итоге потребляются. Это принцип страны назначения. Если бы компания «В» в приведенном выше примере была бы потребителем, а не компанией, то этот потребитель также должен был бы заплатить 178,5 евро, состоящие из 150 евро за продукт и 28,5 евро НДС. Поэтому компании собирают НДС при продаже от компаний к потребителям. Для налоговых органов это очень привлекательная система, потому что компании собирают налог от потребителей и налоговым органам не нужно предпринимать каких-либо дальнейших действий. Для компаний система коммерчески нейтральна, поскольку НДС не влияет на себестоимость. Для потребителя НДС — тяжёлое бремя, которое он или она должны уплачивать со всего потребления. Но поскольку НДС обычно не виден при продаже, это налог, который вызывает лишь небольшое сопротивление в обществе.

НДС при импорте и экспорте. Если предположить, что компания В — это предприниматель в Германии, 19% НДС взимается с продаж. Сумма НДС по экспортной сделке (в Голландии) будет относиться к Голландскому казначейству, в то время как потребление имеет место в Германии. Принцип страны назначения, в соответствии с которым НДС должен идти на пользу стране потребления или назначения отменяется (не выполняется). По этой причине система НДС обеспечивает, что при экспорте НДС взыскивать не требуется. Отражением этого является то, что НДС должен быть взыскан с импорта. Но кто должен накручивать НДС при импорте и передавать его в Казначейство?

Предположим, что американская компания «А» продаёт товары голландской компании «Б». Голландия не хочет, чтобы американская компания вовлекалась в ее НДС-систему. По этой причине таможня взимает 19% НДС при импорте товаров. В импортной декларации, которую компания Б должна заполнить, когда товары попадают в Голландию, таможня начисляет 19% НДС, и начисляет их компании Б. Компания Б может вычесть 19% из своей ежемесячной НДС-декларации. Таким образом, НДС так же нейтрален при сделках с другими странами. Конечно огромный интерес представляет то, чтобы НДС-законодательства в странах Европейского союза стыковались друг с другом. Существует целый ряд директив, которые образуют основу НДС-законодательства в разных странах-членах. Но каждая страна всё ещё имеет большую свободу и может устанавливать уровень ставок налога самостоятельно.

Дистанционные продажи. Компании продают всё больше и больше товаров частным лицам через Интернет. В терминах НДС-законодательства это называется дистанционные продажи. Когда компания продаёт товар частным лицам в другом государстве-члене ЕС и доставляет его бесплатно до места жительства, например, по почте, во-первых, взимается НДС страны продажи/передачи. Этот НДС должен конечно же быть перечислен в доход этой страны. Как только оборот в этом государстве-члене возрастает, достигается предел, при превышении которого должен быть взыскан НДС страны покупателя/доставки. Эта предельная сумма при дистанционных продажах отличается от страны к стране в ЕС. Если пороговая сумма превышена, продавец должен зарегистрироваться в стране доставки и перечислять НДС там.

Передача НДС. Если товары декларируются для импорта в Голландию, правительство взимает 19% НДС. Также есть товары, по которым НДС взимается по ставке 6%, такие как продукты питания и предметы первой необходимости. В большинстве стран Евросоюза именно импортёр на самом деле должен уплатить НДС на импорт. Это приводит к большим денежным потокам на таможене. В том же месяце, когда имел место импорт, импортёр может вычесть уплаченный НДС из своей НДС-декларации. Затем он получает свои деньги обратно из Казначейства. Чтобы упростить этот процесс, согласно статьи 23 голландского НДС-законодательства возможна передача НДС. Это означает, что НДС не должен быть уплачен. Однако, импортёр должен в своей НДС-декларации ввести сумму импорта и рассчитать налог на него. Но двумя строками ниже в декларации он может вычесть эту же сумму как пред-налог, вместе с другими НДС, которые он уплатил за товары, которые он купил в Голландии. Это называется правило перевода в соответствии со статьёй 23 закона о налоге с оборота. В Голландии почти все компании, которые импортируют товары, имеют разрешение на перевод НДС. Налоговые органы предоставляют его практически по требованию.

НДС-номер. Применение правила перевода связано с использованием НДС-номера импортёра. НДС-номер импортёра должен быть указан в декларации на ввоз. Таким способом налоговые органы располагают всеми данными по импорту, сделанному компанией. После налоговой проверки просто сравнить все импортные сделки. Система очень эффективная и хорошо работает. Результатом для импортёров и таможенных агентов является то, что денежные операции ограничены; во время заполнения импортной декларации можно сосредоточиться на важных вещах, таких как правильное определение таможенных платежей, кода товаров и льгот.

Документы при импортной декларации. Когда таможенный агент сделал декларацию на импорт для импортёра, он отошлёт соответствующие документы, вместе с его инвойсом, клиенту. Документы обычно включают: Торговые счета (торговый инвойс), Уведомление о прекращении проверки (Notice of Terminated Verification), и/или Подтверждение таможенного оформления (Customs-clearance proof) и возможные копии документов о происхождении и тому подобное. На практике многие декларации для импорта поручаются таможенным агентам экспедиторскими агентами, которые получили заказ от импортёра. Затем таможенный агент посылает документы на импорт экспедиторскому агенту. К сожалению, на практике экспедиторские фирмы не всегда отправляют эти документы импортёру.

Однако, при проверке на таможне или в НДС-оффисе импортёр всегда может потребовать то, что хранится в архиве у таможенного агента. Он должен хранить декларации на протяжении семи лет, включая оригиналы документов. Часто таможня предоставляет таможенному агенту список импортных деклараций, которые были сделаны для конкретного импортёра. По архивным документам затем можно легко провести аудит. Поэтому можно заключить, что импортёр должен иметь в своей администрации все документы, относящиеся к импортным декларациям.

Ограниченное налоговое представительство. Ограниченное налоговое представительство (ОНП) может применяться только при импорте товаров в ЕС. В Роттердаме, например, товары из США попадают на территорию Евросоюза, но доставляются импортёру в Германии. Импортёр в Германии хочет, чтобы товары были очищены в Роттердаме. Но у импортёра в Германии нет голландского НДС-номера. Поскольку у него нет этого номера, он не может перевести НДС в свою собственную бухгалтерию в соответствии со статьёй 23 Закона о налоге с оборота. Для общего импорта понадобился бы голландский НДС, который предприниматель мог бы затем запросить обратно путём сложной процедуры. Чтобы упростить это, Таможенный агент, который декларирует товары для импорта, может выступить как Ограниченный налоговый представитель для НДС.

Когда используется Ограниченное налоговое представительство, при декларации импорта все импортные пошлины взимаются. НДС-обязательства, однако, берёт на себя декларант. Таможенный агент таким образом становится ответственным и полномочным за НДС при импорте. После декларации товары свободны. Их теперь можно транспортировать в Германию без таможенных помех. Это делает логистический процесс гибким. Таможенный агент должен теперь передать товары в соответствии с НДС-законодательством импортёру в Германии. Это означает, что он должен соответствовать всем обязательствам, которые связаны с поставками в рамках ЕС из Голландии в Германию.

Прежде всего таможенный агент должен иметь разрешение, чтобы выступать как Ограниченный налоговый представитель. Обычно импортёр в Германии обеспечивает это разрешение. Но такое разрешение может дать и продавец из США. Тогда Таможенный агент должен проверить НДС-номер лица, которое купило товары. Ограниченный налоговый представитель должен затем включить НДС-доставку в квартальный список. Он также должен каждый месяц представлять все необходимые данные в статистические органы. Ограниченный налоговый представитель, таким образом, действует, как если бы он сам продавал товары в Германию. Чтобы иметь возможность сделать это, таможенный агент должен иметь разрешение. Более того, он должен дать гарантию, поскольку налоговые органы хотя бы уверены, что они могут собирать любые причитающиеся налоги от Ограниченного налогового представителя. Ответственность Ограниченного налогового представителя ограничивается по НДС на импортные сделки. Но он является неограниченно ответственным. Таким образом, он также должен заплатить, если дополнительный НДС превышает данный залог.

В этой связи Ограниченный налоговый представитель хочет, конечно же, распоряжаться своей ответственностью. Если он может доказать, что товары покинули Голландию, казначейство не может сделать его ответственным. Поэтому он должен удовлетворить все вышеупомянутые обязательства. Доставка в другое государство-член может, например, быть доказана с помощью накладной, которая была подписана при получении. Некоторые таможенные агенты отправляют получателю товаров ежеквартальное «письмо о приобретении». В этом Письме о приобретении перечислены импортные декларации, которые были сделаны для этого импортёра в прошедшем квартале. Путём подписания и возврата письма о приобретении получатель подтверждает получение товаров и то, что он включит их в его НДС-бухгалтерию. Для импортёра письмо о приобретении – это дополнительная проверка, которая позволяет увидеть, все ли партии товара правильно включены в НДС-администрирование.

Система Ограниченного налогового представительства очень гибкая. Дистрибьюторы и логистические компании могут получить от неё много выгод. Поскольку Голландия — страна распределения, как правило, применяется техника декларирования с Ограниченным налоговым представительством.

В Голландии возможность Ограниченного налогового представительства доступна с 1993 г. Также другие государства-члены ЕС имеют аналогичные возможности, но голландская система очень гибкая, что даёт Голландии конкурентное преимущество. Если товары для немецкого импортёра напрямую ввозятся в Германию через Гамбург, импортёр должен уплатить импортный НДС. Если у него те же самые товары очищены через Роттердам, он не должен платить импортный НДС. Это даёт такому импортёру большое преимущество ликвидности. Именно из-за этого преимущества ликвидности, а также из-за логистической гибкости многие не голландские компании используют Ограниченное налоговое представительство.

6.3.5. Привлекательность для инвестиций и предпринимательства

В последние десятилетия страны Региона Балтийского моря привлекали растущие прямые иностранные инвестиции (ПИИ). Приглашение иностранных инвесторов стимулирует конкуренцию на внутреннем рынке, приносит новые знания и капитал и усиливает связи с зарубежными странами. Прямые иностранные инвестиции стали значительно бо-

лее важной частью региональных экономик в Регионе Балтийского моря. Приток капитала из-за рубежа продолжает быть важным направлением, через которое Регион Балтийского моря участвует в глобальной экономике.

После удара мирового экономического и финансового кризиса, регион восстанавливает своё сильное в международном плане экономическое положение, что является хорошей основой для привлечения иностранных инвестиций. Хотя данные по ПИИ различаются, тенденция за последнее десятилетие показывала медленное ухудшение Региона Балтийского моря относительно ПИИ, в то время как мировая экономика привлекает больше капитала (Baltic Development Forum 2012). Особенно маленькие страны, такие как Латвия и Литва столкнулись с особыми проблемами в привлечении ПИИ, и в максимизации выгод от ПИИ для экономического развития. Это следствие нестабильного роста и неудавшегося антикризисного управления.

Иностранные инвесторы хотят начинать бизнес в регионах с большим и сильным внутренним спросом. Во времена быстрых изменений минимизация рисков — один из главных факторов. Второй критерий для инвестиционных решений — это стабильность и прозрачность политической, правовой и управляющей среды.

Высококачественная инфраструктура и обширные транспортные сети — это характеристики Региона Балтийского моря и, следовательно, это четвёртый критерий для выбора новых мест для инвестиций.

В некоторых странах нестабильный деловой климат препятствует инвестициям от иностранных компаний. Особенно неудачно, по сравнению с государствами-членами ЕС, входящими в Регион Балтийского моря, выглядят условия в России. Возможные инвесторы часто жалуются на влияние неясных правительственных решений, бюрократию в бизнес-операциях и неофициальные барьеры, создаваемые региональными органами власти (Ernst & Young (2011): Growing opportunities: Russia FDI report).

России следует стать более активной в её попытках убедить иностранных инвесторов в том, что она выполняет свою «домашнюю работу». Множество изменений должны быть осуществлены для улучшения деловой среды для создающихся и уже существующих компаний.

Несмотря на многие проблемы в России и во всём Регионе Балтийского моря, есть много «за» для иностранных инвесторов. Многие страны в Регионе Балтийского моря имеют ряд отличных бизнес-кластеров и исследовательских центров. Все эти факторы ведут к более инновационному и процветающему предпринимательству. Регион Балтийского моря — регион для деловых людей, в нём заметна инновационная культура и энергия. Многие инновации поддерживаются хорошо образованной рабочей силой, и имеет место тесное сотрудничество между частным сектором, органами государственной власти и образовательными учреждениями. Это сотрудничество даёт предпосылки для того, чтобы использовать ресурсы из разных зон, делиться знаниями и создавать эффективные, устойчивые и ориентированные на будущее решения.

6.3.6. Политические барьеры и оценка стабильности

Регион балтийского моря политически стабильная зона и в нём действуют хорошо функционирующие правовые системы. В целом регион уделяет внимание законодательству, справедливости и демократии. Политические и правовые системы по всему Региону Балтийского моря функционируют ясным и прозрачным способом. Кроме того,

все страны Региона Балтийского моря, за исключением России и Норвегии, принадлежат к Европейскому Союзу. Членство в Евросоюзе требует прозрачности, эффективной и хорошо функционирующей правовой системы и определённого уровня экономической стабильности.

В соответствии с Индексом восприятия коррупции (CPI), публикуемым организацией «Transparency International», за 2011 год уровни коррупции в Регионе Балтийского моря очень низкие. Однако результаты России, Беларуси и Украины хуже, чем для большинства стран Региона Балтийского моря. Беларусь активно борется с коррупцией, Россия также начала несколько кампаний. Украина всё ещё политически нестабильна и у неё есть много других проблем, которые нужно решать.

В прошлом десятилетии Регион Балтийского моря являлся одним из наиболее быстро растущих регионов в мире и перспективы рассматриваются как всё ещё позитивные.

Среди экономик Региона Балтийского моря есть устойчивый потенциал для роста, особенно среди новых членов ЕС и России. Эксперты предсказывают, что Регион Балтийского моря будет наиболее быстро растущим регионом в Европе в ближайшем будущем.

Сильное экономическое развитие в зоне Балтийского моря также отражается на развитии доставки. Следовательно, когда экономики укрепляются и торговля возрастает, важно, чтобы доставка и транспортная система в целом не ограничивались различными барьерами, узкими местами и институциональными отличиями. Развитие склоняется к всеобщей торговле с согласованными механизмами и законодательством.

Главной целью политиков должно быть создание сотрудничества и партнёрства между граничащими регионами и улучшение инфраструктуры и операций при пересечении границы. Это особенно важно с восточной стороны границ. Дополнительное финансирование сделает такое сотрудничество и партнёрство возможным. Нестабильные и быстро меняющиеся условия в России всё ещё делают сложным предсказание направлений развития и согласованные действия. Тем не менее Россия всё ещё заинтересована в близком трансграничном сотрудничестве, даже если совместная работа тормозится на высшем политическом уровне.

В июле 2010 Российская федерация взяла на себя председательство в СГБМ. Это председательство — уникальный шанс для России, чтобы расширить свои интересы в Регионе Балтийского моря и начать некоторые новые инициативы. Калининград и Ленинградская область являются частью Региона и они должны быть вовлечены в большей степени в процессы, происходящие вокруг Балтийского моря.

Вполне возможно, что новое председательство принесёт больше диалога и больше сотрудничества в Регионе Балтийского моря. Поэтому очень важно найти общие интересы и общие знаменатели для объединения усилий в Регионе Балтийского моря. Стратегия экономического развития Северо-западного Района Российской Федерации и государств-членов ЕС, входящих в Регион Балтийского моря, хорошее начало для диалога между партнёрами. Есть много областей, таких как улучшение инфраструктуры, пересечение границы и др., представляющих общий интерес, и проблем, которые могли бы быть решены совместно. Есть различные способы изменить ситуацию, и у страны есть достаточно денежных средств и готовности для модернизации. Достижение этих целей останется главной задачей в партнёрстве между ЕС и Россией.

Отсутствие ясности по поводу политических и экономических реформ в Российской федерации всё ещё имеет место. Через своё членство в ВТО Россия может создать пра-

вильную экономическую основу и придерживаться правовых норм. Бесспорно, что если Россия провалит реформирование своей политики и экономики, это окажет негативное воздействие на весь Регион Балтийского моря.

Российское председательство предлагает больше возможностей, чем ограничений для плодотворного сотрудничества между европейскими и российскими партнёрами. Продолжающаяся работа Евросоюза по подготовке следующего периода финансирования с 2014 по 2020 гг. — это хороший шанс сделать улучшения в этой области.

6.4. Анализ технологической доступности региона

Анализ фактического состояния технологической доступности региона показал структурные различия между Данией, Германией, Польшей, Литвой и другими странами по объемам перевозок различными видами транспорта: железнодорожным, автомобильным и внутренним водным. Так, в Дании, Германии, Польше, Литве большая часть внутренних перевозок приходится на автотранспорт: от 60% до 91% в 2009 году. Железнодорожные перевозки имеют большую долю в структуре перевозок Латвии, Эстонии и Беларуси: от 53% до 84%. Внутренние водные перевозки активно используются в Германии около 12% и в Беларуси около 6%.

6.4.1. Морской транспорт

Морские перевозки в Балтийском регионе можно разделить на следующие виды в зависимости от сегмента транспортного рынка:

- ◇ LoLo (погрузка-разгрузка) контейнерных перевозок, как на дальние (например, прямые сообщения до польских морских портов), так и на близкие расстояния (каботажные перевозки);
- ◇ LoLo (погрузка-разгрузка) сборного и насыпного грузов;
- ◇ RoRo (трейлерные перевозки), которые включают перевозки грузовыми паромными, перевозки морским и железнодорожным транспортом как груза, так и пассажиров, а также систему перевозок контейнерами.

В пределах расширяющегося региона Янтарного побережья, имеются два порта — Гамбург с объемом перевалки 121,2 млн. т и Санкт-Петербург — 58 млн.т, — которые выделяются по размеру. Благодаря выполнению функции основного порта на дальние следования и дополнительного узла между мировыми регионами и регионом Балтийского моря, порт Гамбург нельзя сравнивать по размеру с портами Балтийского моря, так как объем грузооборота измеряется в тоннах, а нефтяные терминалы и нефтяные порты, такие как Фредерисия и Бутинге имеют высокий рейтинг. Во многих портах Балтийского моря статистика о массе-брутто закрыта, что приводит, особенно в портах RoRo, к существенным различиям. Например, масса-нетто 17,9 млн. т равна массе-брутто 26,6 млн.т в случае порта Любек.

Грузооборот портов приведен в Таблицах 6.22–6.24.

Большинство крупных портов (кроме нефтяных терминалов) являются многофункциональными, даже если большинство из них сосредоточили свою деятельность на нескольких сегментах рынка, существуют во многих портах RoRo и контейнерные терминалы, и различные объекты по обработке навалочных грузов, от сухих и наливных до сборных грузов, таких как дерево и бумага и т.д.

Таблица 6.22. Порты с грузооборотом свыше 10 млн.т (2010 г.)

	1000 тонн масса-нетто	Доминирующие сегменты рынка
Гамбург	104,520	Контейнерные, насыпные грузы
Таллинн	36,264	RoRo, насыпные грузы
Рига	29,057	RoRo, насыпные грузы
Клайпеда	28,851	RoRo, насыпные грузы
Гданьск	26,421	Контейнерные, насыпные грузы
Росток	19,489	RoRo, насыпные грузы
Любек	17,854	RoRo, сборные грузы
Фредерисия	12,946	Насыпные грузы
Гдыня	12,346	Контейнерные, RoRo
Свиноуйсьце	10,683	RoRo

Источник: Евростат 2012

Таблица 6.23. Порты с грузооборотом 3–10 млн. т (2010 г.)

	1000 тонн масса-нетто	Доминирующие сегменты рынка
Орхус	9,386	Контейнерные
Бутинге	9,017	Насыпные грузы
Щецин	7,969	Насыпные грузы
Rødby	5,832	RoRo
Кобенхавн	5,142	Контейнерные
Лиепая	4,345	RoRo
Хельсингёр	3,990	RoRo
Путтгарден	3,990	RoRo
Киль	3,825	RoRo
Силламяэ	3,501	Насыпные грузы
Висмар	3,457	Сборные грузы
Калуннборг	3,084	Насыпные грузы

Источник: Евростат 2012

Таблица 6.24. Порты с грузооборотом 500 тыс. т – 3 млн. т (2010 г.)

	1000 тонн масса-нетто	Доминирующие сегменты рынка
Ольборг	2,725	Насыпные грузы
Зассниц	2,672	RoRo
Фредериксхавн	2,408	RoRo
Оденсе	2,011	Насыпные грузы
Полице	1,829	Насыпные грузы

Кёге	1,698	RoRo
Пярну	1,695	Насыпные грузы
Кунда	1,657	Насыпные грузы
Гедсер	1,401	RoRo
Рённе	1,336	RoRo
Гренаа	1,250	RoRo
Раннерс	1,106	Насыпные грузы
Обенро	1,096	RoRo
Кольдинг	979	Насыпные грузы
Штральзунд	808	Насыпные грузы
Скулте	642	Насыпные грузы
Нюборг	634	Насыпные грузы
Vene-Balti	505	Насыпные грузы

Источник: Евростат 2012

Большинство крупных портов (кроме нефтяных терминалов) являются многофункциональными, даже если большинство из них сосредоточили свою деятельность на нескольких сегментах рынка, существуют во многих портах RoRo и контейнерные терминалы, и различные объекты по обработке навалочных грузов, от сухих и наливных до сборных грузов, таких как дерево и бумага и т.д.

Как правило, транспортные единицы определяют упорядоченные стандарты в портах. Технологически не существует никаких барьеров, которые можно было бы найти с точки зрения простого отсутствия или неточности погрузочно-разгрузочного оборудования.

Технологические барьеры включают также вопрос об ограничении потенциала относительно судоходного доступа с точки зрения глубины и ширины и вообще терминальных портовых мощностей. Несмотря на большие инвестиции в портовую инфраструктуру за последние десятилетия, существует проблема обеспечения достаточной грузоподъемности для прогнозируемого роста торгового спроса. Учитывая дефицит государственных финансовых средств, обеспечение достаточного объема инвестиций в портовую инфраструктуру в будущем будет проблематичным.

6.4.2. Автомобильный транспорт

Технологическая доступность автомобильным транспортом определяется наличием дорожной сети и допустимым размером грузовых автомобилей с точки зрения длины и веса (полной или на ось). Различные правила, касающиеся размеров транспортных средств, могут привести к помехам и пробкам на границах или в центрах. Также здесь следует рассматривать выбросы в атмосферу и плату за проезд грузовиков.

Другие, связанные с движением аспекты, такие как несущая способность мостов, максимальная высота прохода или радиус дорожной кривизны исследуются в физической доступности. Кроме административных регламентов могут применяться ограничения в отношении требований безопасности, условий труда, водительские запреты и различные систем оплаты за перевоз груза, которые относятся к административной доступности.

Дорожная сеть в регионе ACL плотная. Тем не менее, существуют большие различия между сетями в Дании и Германии по сравнению с другими странами. Особенно в Германии, которая имеет обширную сеть эффективных магистралей.

Дания также располагает сетью магистралей в восточно-западном и северо-южном направлениях, в то время как Польша, Литва, Беларусь и Россия имеют только часть автомагистралей. Латвия не имеет крупных автомагистралей. Первичные дороги завершают сеть, но они обладают меньшей пропускной способностью по сравнению с магистралями и более медленной разрешенной скоростью движения.

Допустимые размеры грузовиков. Допустимый максимальный вес и длина грузовых автомобилей показаны в Таблице 6.25.

Таблица 6.25. Допустимые размерные параметры грузовиков

Страна	Максимальный вес, т	Максимальная длина грузовых автомобилей, м
Беларусь	38,0	22,00
Дания	42,0	18,75
Германия	40,0	18,75
Латвия	40,0	18,75
Литва	40,0	18,75
Польша	40,0	18,75
Россия	38,0	20,0
Эстония	40,0	18,75

Габаритные размеры автомобиля более согласованы в новых странах-членах ЕС, чем в западных, так как в западных странах было больше исключений из правил в течение последних десятилетий. Например, для содействия интермодальным перевозкам, Германия разрешает для грузовых автомобилей вес 44 тонны в интермодальных предварительных или конечных рейсах. Младшие государства-члены, такие как Польша, Эстония, Латвия и Литва, изменили национальные правила в соответствии с ЕС, когда вступили в союз.

Многозвенные грузовики. Новая разработка в параметрах грузовиков– это разработка модульных концепций, так называемых *Gigaliners*. В то время, как в Швеции и Финляндии модульный транспорт стал общим стандартом, они включают в себя в частности различные разрешения для грузовых автомобилей максимальной длины 25,25 м и максимального веса 40 тонн (60 тонн только в Северных странах), в западноевропейских странах такие грузовики часто называют «испытаниями». В Германии разрешения для *Gigaliners* даже отличаются в разных федеральных землях. Несмотря на существующие разрешения в Дании и Северной Германии, никаких разрешений для пересечения границы для *Gigaliners* не было предоставлено.

Загрязняющие выбросы. Целью европейской политики в течение длительного времени было максимальное сокращение выбросов от грузовиков. Значительный прогресс в ограничении загрязнений выхлопными газами был достигнут промышленностью. Евро VI вступит в силу с 2015 года. Угроза технологической безопасности автомобиль-

ного транспорта является основанием для разработок национальными и региональными правительствами новых систем, направленных на сокращение загрязнений окружающей среды, регулирование трафика движения автомобиля при перевозке грузов через обязательное направление на определенные дороги или введение запретов на определенные время, недели, дни. При том, что это административные барьеры, такие регулирующие положения могут быть введены только с дополнительными технологиями.

Системы пошлин для грузовиков. Эти системы требуют, чтобы транспортные компании устанавливали на автомобиле столько единиц приборов для автоматизации взимания пошлин, сколько стран грузовики будут проезжать. Альтернативой является оплата пошлин водителями в терминалах вдоль дорог. Эти системы увеличивают расходы для автотранспорта, простои грузовиков для установки и обслуживания этих систем, а также расходы на закупку.

Тем не менее, автомобильный транспорт является хорошо согласованной системой, в которой поставщики автомобильного транспорта имеют совместимую инфраструктуру в регионе Янтарного Побережья. Производители автотранспортных средств должны стремиться к сохранению или улучшению уровня стандартизации на автомобильном транспорте. Этого можно достичь, призывая национальных и региональных политиков не рисковать уже достигнутым уровнем стандартизации в размерах и разрешениях посредством внедрения собственных местных правил и норм.

6.4.3. Железнодорожный транспорт

Регион Янтарного Побережья имеет плотную железнодорожную сеть. Во время холодной войны в Западных странах была значительно сокращена плотность железнодорожной сети, а восточноевропейские страны сохранили свою железнодорожную сеть с точки зрения плотности, однако, в некоторых областях из-за отсутствия обслуживания она сокращается.

Сегодня в восточноевропейских государствах помимо Польши наблюдается высокая доля железнодорожного транспорта: 40% — Литва и до 80% — Беларусь.

Технологические барьеры на железнодорожном транспорте включают: ширину колеи, габариты груза, стандарты электрификации, системы управления и системы безопасности (такие как ERTMS), другие регулирующие положения в железнодорожном сегменте.

Ширина колеи. Как известно, существует системный разрыв между Западной и Восточной Европой в связи с шириной колеи. В то время, как в странах бывшего Советского Союза и Финляндии ширина колеи составляет 1520 мм, Западноевропейский стандарт — 1435 мм. Эта разница существует до сих пор. В пунктах пересечения границы используются системы для погрузки/разгрузки или для смены тележек. Вагоны, которые могут автоматически менять ширину колеи, уже изобретены, но они используются только между Финляндией и Швецией. Изменение системы ширины колеи осуществляется на следующих пограничных переходах: Брест, Шяштокай, Пшемысль и Порт Зассниц.

Различная ширина колеи приводит к определенной концентрации объемов перевозок в пунктах консолидации, где происходит обмен между системами. Таким образом, фактически присутствует положительный эффект естественного или технологического барьера. Концентрация потоков часто приветствуется в грузопотоке, так как это позволяет использовать дополнительные средства транспорта, с дополнительными услугами и по-

вышенной стоимостью только в результате достигнутой критической массы. Таким образом, ширина колеи не рассматривается как основной барьер.

Габариты груза. Ограничение габаритов погрузки является сдерживающим фактором, особенно для интермодальных перевозок, поскольку они ограничивают размеры единиц, перемещаемых по железной дороге. Главным образом это касается полуприцепов и съемных кузовов, в то время как для стандартных морских контейнеров это редко является проблемой из-за их небольших размеров. Конечно, для контейнеров больших объемов или открытых контейнеров погрузка все же является проблемой. Ограниченные габариты при погрузке представляют большую проблему в горных районах в странах Западной Европы и меньшую в восточных странах. Ограничение габаритов погрузки в регионе Янтарного Побережья не рассматривается как главное технологическое узкое место.

Стандарты электрификации. Другое наследство от прошлого, в котором национальные железные дороги попытались защитить свою область через различные стандарты, являются стандарты в электрификации. Даже в середине 1990-х Дания, например, решила иметь другой стандарт, чем граничащие с ней Германия и Швеция. Технологически этот барьер можно преодолеть с помощью современных мульти-локомотивов по более высокой цене из-за дополнительной стоимости устройств, позволяющих унифицировать системы. Доля электрификации выше 50% только в Германии и Польше. В Дании и Голландии электрифицированы только основные линии, которые постоянно используются. Электрификация в других странах ограничена некоторыми главными коридорами или центрами урбанизации.

Европейская стандартизированная безопасность и система связи. Система управления движением европейской железной дорогой (ERTMS) состоит из Европейской системы управления движением поездов (ETCS) и Глобальной системы мобильных коммуникаций на железной дороге GSM-R. Эта система была разработана для высокоскоростных поездов и используется на трансъевропейской сети TEN. Болонский процесс стандартизирует системы безопасности движения поездов, поскольку GSM-R обозначает согласованные протоколы связи. В Германии, Дании, Польше и Литве, Латвии ERTMS уже установлены.

Беларусь, Россия и Украина все еще используют другие стандарты. Несогласованные стандарты безопасности являются другой проблемой, связанной со сменой локомотивов на границах или использованием более дорогих мульти системных локомотивов.

Другие регулирующие положения в железнодорожном сегменте. Так же существуют более регулятивные параметры, которые могут отклоняться: нагрузка на ось, ограничения скорости и длина поезда. Эти проблемы больше относятся к тяжелым объемным поездам, чем к интермодальным. Растущее число интермодальных транспортных связей, соединяющих порты с различными регионами и странами, показывает высокую степень технологической доступности, несмотря на перечисленные регулирующие положения.

6.4.4. Внутренний водный транспорт

Внутренний водный транспорт имеет небольшое значение в регионе ACL, что объясняется топологией региона.

Восточная часть стран Балтийского моря выделяется лишь несколькими внутренними водными путями меньшей категории, в сравнение со странами Центральной и Восточной Европы. Для использования больших стандартных Европейских судов «река-море» необходима, как минимум, категория V. На данный момент пути данной категории существуют только в Польше (Свиноуйсьце – Щецин, Гдыня – Гданьск – Тчев) и Украине (граница Беларуси – Киев). Технологические барьеры данных категорий являются слабым местом при определении пригодности путей для перевозки грузов.

6.4.5. Интермодальные перевозки и логистические центры

Интермодальные транспортные цепочки и логистические центры совмещают различные виды транспорта и добавляют логистические решения в виде услуг с добавленной стоимостью.

Интермодальные транспортные цепочки. Начиная с 1980-х годов железнодорожные операторы разработали различные интермодальные транспортные цепочки, соединяющие порты с удаленными от них пунктами назначения. Быстрая транспортировка и освобождение складских мощностей портов сделали данную концепцию успешной и широко развивающейся. На ее успех также повлияло уменьшение выбросов в атмосферу и влияние на окружающую среду.

Техническая доступность в области интермодальных перевозок сдерживается уже описанным барьером различных ширин колеи.

Логистические центры представляют собой территорию, на которой различные логистические провайдеры предлагают не только обработку, хранение, транспортировку и услуги с добавленной стоимостью, но также сочетают услуги для транспортного сектора и перевалку между различными видами транспорта, к примеру, автомобильным и железнодорожным. В регионе Янтарного Побережья существует множество логистических центров, но их плотность в Восточной части ниже, чем в Германии или Дании. В Дании и Германии создание логистических центров поддерживалось генеральными планами. В Германии, все еще, существуют значительные субсидии для интермодальных перевалочных объектов.

6.4.6. Интеграция и использование ИКТ

Технологическая доступность акцентируется не только на транспорте, но также и на информационных и коммуникативных технологиях (ИКТ). Для иллюстрации текущей ситуации в регионе ACL могут дать общее представление такие ключевые показатели, как широкополосные соединения для быстрого доступа в Интернет, квоты мобильной связи и некоторые особенности ИКТ-инфраструктуры.

Широкополосные соединения. Доля компаний с широкополосным доступом в Интернет дает представление об ИКТ и общих потребностях экономики. Эти доли могут варьироваться в районе 90% в Дании, Германии, Литве и Эстонии; 80% — в Латвии; и около 70% в Польше. Данные по Беларуси недоступны.

Мобильная связь. Другим показателем ИКТ и мобильной связи является количество мобильных устройств на 100 жителей и использование Интернета населением. Около 130 мобильных устройств на 100 жителей используется в Германии, в то время как в Да-

нии, Польше и Эстонии этот показатель составляет 120, в Беларуси — 113 (<http://delo.by/news/~shownews/zte-belarus-xue-bin-intervie-nedeli-098013>), в Литве — 100 мобильных устройств на 100 жителей.

Использование Интернета. Использование Интернета может служить как показателем ИКТ-инфраструктуры страны, так и ее бизнес-сектора. В то время как в России и Беларуси данный показатель составляет менее 50%, в Литве и Польше демонстрируется доля в 60%. В Латвии — 70%, в Германии и Эстонии — 80%, в Дании — 90% населения используют Интернет-соединение (www.internetworldstats.com2012).

ИКТ-инфраструктура стран. Дания и Германия уже имеют достаточно широкополосных сетей, зрелый рынок услуг мобильной связи и высокое использование интернета среди населения. Тем не менее, особенно для электронного обмена данными в области грузовых перевозок, интернет-соединения являются ключевым для компаний. Даже в хорошо технически оснащённых странах, соединения в сельских районах, где развернута логистическая деятельность, могут оставлять желать лучшего.

В Польше также не обошлось без помех в ИКТ-инфраструктуре. Тем не менее, использование Интернета в бизнес-секторе развивается. Большой потенциал в домашнем использовании Интернета дает шансы всей экономике.

В Литве большая часть интернет-пользователей используют мобильное соединение для выхода в Глобальную сеть. Таким образом, данный показатель использования (60%) не позволяет описать ситуацию должным образом.

Телекоммуникационная инфраструктура Беларуси характеризуется развитой фиксированной связью, на базе которой развиваются широкополосные сети, а так же быстро развивающимся рынком мобильных услуг. Высокие темпы роста с низкого уровня позволяют ей догнать и перегнать в ближайшее время другие страны Европы.

Россия также работает над расширением услуг широкополосного доступа, но, в первую очередь, в городах в Западной части. Из-за огромного размера страны беспроводные технологии также играют важную роль.

6.4.7. SWOT-анализ

SWOT-анализ технологической доступности региона Янтарного побережья дает представление о потенциале региона (Таблица 6.26).

Таблица 6.26. SWOT-анализ технологических аспектов доступности

Фокус	Сильные стороны	Слабые стороны	Возможности	Угрозы
Морской транспорт	Реальные инвестиции в новые портовые мощности в Германии, Дании, Польше, Латвии, Литве, России. Плотная сеть	В некоторых случаях слабая связь портов с внутренними районами (проблема последнего километра)	Инвестиции поддерживаются прогнозами роста Прямые заказы океанских судов	Увеличение издержек из-за таких правил как SECA Ослабевающий экономический климат Ограниченные мощности портов

Автомобильный транспорт	Плотная сеть	Много препятствий, неразвита дорожная сеть в некоторых восточных регионах ограничивает их	Новые автострады построены в Польше; Построен Фермарнбельтский мост Улучшена сеть	Препятствия, усиливающиеся с увеличением спроса Рост цен на топливо Дальнейшая перегруженность
Железнодорожный транспорт	Плотная сеть Хорошо развитые интермодальные сервисы	Во многих системах отсутствует должная электрификация, безопасность и необходимые технические средства	Гармонизация и дальнейшая либерализация железнодорожного сектора Большой потенциал для интермодального транспорта Улучшение информирования	Усиление конкуренции с морским и автомобильным транспортом
Внутренний водный транспорт	Высокая пригодность для бестарной транспортировки	Малая роль во всей транспортной системе Янтарного Побережья	Потенциал для определенных грузов в Беларуси, Украине, Польше	Нехватка инвестиций Замена более быстрыми и гибкими видами транспорта
Интермодальный транспорт	Плотная автомобильная и железнодорожная сеть	Дороги в восточных регионах с малой пропускной способностью Слабые стороны железной дороги	Реализация интермодальных транспортных цепей в Южную Европу и Азию Поддержка европейскими инфраструктурными программами	Замена железнодорожного транспорта автомобильным в связи с интенсивным строительством дорог
Логистические центры	Хорошо развиты в западных странах	Низкая плотность в Восточной Европе	Новые проекты в восточных странах	Отсутствие генерального плана в Европе Малые государственные субсидии
Использование и интеграция ИКТ	Высокий уровень связи в городах Высокие показатели роста	Частично слабый доступ в сельских районах	Спрос стимулирует дальнейшее развитие	Свободное пользование интернетом при низких издержках ограничено

6.5. Анализ организационной доступности в регионе

За последние несколько лет в регионе Балтийского моря был зафиксирован один из самых высоких темпов экономического роста в Европе, в связи с развитием международной торговли между странами Северной Европы и Центрально-Восточной Европы, а также между странами региона Балтийского моря и соседних стран, в результате был выявлен интенсивный рост транспорта в балтийских портах. Данные, полученные от Организации Балтийских портов указывают на существенное увеличение перевалки в портах Балтийского моря, в связи с развитием транспортной сети между Центрально-Восточной Европой и остальным миром (Bentzen, 2007).

Выбранные организации играют ключевую роль в области транспортировки и логистики, а также содействуют территориальной сплоченности, обеспечивают безопасность и конфиденциальность, соответствуют экологическим стандартам. Таким образом, эти организации непосредственно влияют на доступность транспорта.

Одной из крупнейших организаций, которая была выбрана для анализа, является Международная морская Организация (ММО) — государственная организация, являющаяся специализированным учреждением Организации Объединенных Наций. Она ответственна за сохранность и безопасность судоходства и предотвращение загрязнения моря судами. ММО является международным регулирующим органом для международного торгового судоходства и включает в себя 170 государств-членов и 62 межправительственных организаций, которые заключили соглашения о сотрудничестве с ММО. ММО работает по всему миру и не работает с прямыми иностранными инвестициями.

Что касается четырех стран, выбранных для анализа, то Беларусь не входит в состав ММО. Россия стала ее членом в 1958 году, а Украина и Казахстан в 1994 году. Также ММО имеет соглашение о сотрудничестве с Украиной в рамках GloBallast программы, а именно помощь наименее промышленно развитым странам для решения проблемы балластных вод (www.globallast.imo.org). Тем не менее, в ММО интегрированы программы технического сотрудничества с Содружеством Независимых Государств (СНГ) – Восточная Европа в 2010 и 2011 годах. Программа развивает учебные курсы по безопасности на море, безопасности в морской области защиты окружающей среды в СНГ/ Восточной Европе. Обучение расширило возможности морских администраций в разработке национального законодательства, а также технических регламентов и способствует внедрению новых инструментов ММО. Техническая помощь была оказана на Конференции Сторон Тегеранской Конвенции о составлении Протокола Актау нефтяного загрязнения и реагирования на инциденты.

В июле 2010 года было подписано официальное партнерское соглашение между ММО и Комиссией по Черному морю. С помощью механизма взаимного сотрудничества, были приняты во внимание некоторые экологические аспекты в судоходстве, а именно: готовность и реагирование в случае загрязнения нефтью, управление водным балластом и захоронение отходов. В соответствии с этим соглашением, были применены соответствующие действия, была оказана помощь шести прибрежным государствам Черного моря (Болгарии, Грузии, Румынии, России, Турции и Украине) на подготовку к ратификации Конвенции BWM и Лондонской Конвенции и Протокола.

В итоге, в странах СНГ / Восточной Европы благодаря программе ММО ведутся технические консультации, развиваются программы о сотрудничестве, проводятся учебные ме-

роприятия по вопросам окружающей среды, содействия, безопасности и правовых норм. Таким образом, оказывается влияние на организационном уровне, что повышает уровень знаний и формирует отношения в организациях на взаимном доверии и поддержке. Доступность транспорта может быть достигнута за счет таких программ о сотрудничестве.

Другой организацией, с которой было проведено исследование, является UROPLATFORMS — единственная Европейская Ассоциация транспортных центров / центров логистики, образованная в качестве некоммерческой — Европейской группы экономических интересов (EEIG), объединяющая более 60 членов, представляющих 10 стран по всей Европе: Италия, Испания, Франция, Португалия, Дания, Германия, Греция, Венгрия, Украина и Люксембург. В качестве основной цели EUROPLATFORMS выступает развитие интермодальных перевозок с помощью транспортных центров / центров логистики. Организация была основана в 1991 году и с тех пор работает в области транспорта и логистики. Целью EUROPLATFORMS является продвижение и расширение самого понятия логистических центров в Европе, а также по всему миру, создание и развитие отношений между существующими центрами логистики в Европе и с аналогичными группами на международном уровне. По состоянию на декабрь 2011 года членство включает около 70 логистических центров, которые управляют логистическими центрами по всей Европе и включают 2600 транспортных и логистических компаний.

EUROPLATFORMS стремится принимать активное участие в разработке и реализации транспортно-логистических центров во всех европейских странах. Основными целями EUROPLATFORMS являются расширение и поощрение основных идей и проектов, связанные с логистическими центрами в Европе, создание и развитие отношений среди существующих логистических центров в Европе и с аналогичными группами за пределами Европы; предоставление информации по вопросам материально-технического снабжения центров ЕС, Европейской экономической комиссии (ЕЭК ООН), Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), а также государствам, территориальным общинам, организациям и всем подключенным к бизнесу; защита общих интересов, связанных с деятельностью ее членов; содействие в получении экономической и финансовой помощи для поддержки устойчивого развития транспорта в странах-членах центров; содействие изучению, принятию инициатив, проектов, мероприятий или услуг, которые могут представлять общий интерес для большинства соответствующих логистических центров, а также внести свой вклад в общеевропейскую и кросс-средиземноморскую транспортную Интеграцию и партнерство путем поощрения и введения понятия логистического центра.

EUROPLATFORMS работает в качестве головной организации, ее деятельность осуществляется в основном из Дании, Италии и Испании, в тоже время в этих странах EUROPLATFORMS повышает уровень региональной интеграции и сотрудничества. EUROPLATFORMS открыта для международного сотрудничества с организациями, которые разделяют те же цели и сферы деятельности: фокусировка на интермодальных перевозках, которые признаны в качестве основного вида сообщения и, при этом не так вредны для окружающей среды, а также, осуществление действий на основных коридорах / транспортных узлах (TEN-T, PAN, и т.д.). Можно выделить некоторые основные преимущества для действующих членов организации: возможность для обмена опытом с другими транспортными и логистическими операторами; возможность получения новых технологий и разработок в транспортной отрасли от других членов, работающих в той же области; возможность участвовать в финансируемых ЕС проектах, направленных на тестирование,

внедрение и разработку новых транспортных и логистических решений, которые могут улучшить ситуацию, как в отдельных участках, так и во всей логистической цепи; право участия в политико-образовательных процессах и возможность способствовать достижению реальной устойчивой мобильности в Европе; и, наконец, создание нового бизнеса, тем самым, обеспечивая создание добавленной стоимости для всей сети логистических центров и поставщиков логистических услуг.

В 2003 году EUROPLATFORMS начала переговоры с несколькими потенциальными партнерами из стран СНГ, давая консультацию по разработке генерального плана для логистических центров, в то время как она уже сотрудничала с логистическими центрами из Беларуси и Украины, и открыла вопрос будущего сотрудничества с организацией в России и Казахстане. В настоящее время она фокусируется на транспортных потоках из стран Дальнего Востока, объемы которых, как ожидается, значительно увеличатся в ближайшем будущем, вследствие чего потребуются реализация стратегических инфраструктур, таких как грузовые деревни/логистические центры. EUROPLATFORMS открыта для международного сотрудничества с целью интеграции схожего подхода между организациями в различных странах для повышения доступности и мобильности, создания полностью интегрированной цепочки.

Ассоциация международных экспедиторов и логистики «БАМЭ» является некоммерческой организацией, которая включает 124 экспедиторских и логистических предприятия, из которых 110 являются членами ассоциации и 14 действующими членами. Ее основные коммерческие зоны влияния взаимодействуют с экспедиторскими и логистическими организациями различных форм собственности на основе добровольного членства: объединения, поддержки, содействия экспедиторам; охватывают разработку нормативно-правовых актов, консультацию, сбор и обработку государственной статистической отчетности. БАМЭ работает на национальном уровне в Беларуси, но также сотрудничает и на международном уровне, являясь членом FIATA — международной федерации ассоциаций экспедиторов.

Важность БАМЭ объясняется объемом экспедиторских услуг, оказываемых 50 компаниям членам Ассоциации в 2010 году, который составил 672 миллиона долларов США, или 55% от общего объема оказываемых транспортно-экспедиционных услуг в Беларуси. Члены ассоциации могут извлечь выгоду из условий тесного сотрудничества между экспедиторскими и транспортными предприятиями. Они имеют возможность быть рекомендованными БАМЭ в члены FIATA и защищать свои интересы в правительстве, в общественных и других организациях Беларуси и за рубежом, могут получать помощь в использовании международного опыта транспортно-экспедиторских услуг от FIATA, а также специальной подготовки FIATA.

Будучи членом FIATA и представляя свои европейские цели, Европейская Ассоциация Экспедиторских, Транспортных, Логистических и Таможенных Служб (CLECAT) является неправительственной организацией, представляющей интересы 20 национальных организаций из Европейских грузовых провайдеров. Части структуры CLECAT являются многонациональными, из средних и малых грузовых экспедиторов, а также включают таможенные агентства со всей Европы.

CLECAT играет важную роль в железнодорожных и внутренних водных путях, работающих в тесной кооперации не только с FIATA, Всемирной Федерацией Экспедиторов, а также с другими аналогичными организациями, такими как Международный Союз

Автомобильного Транспорта (МСАТ), Европейская Организация Морских Портов (ЕОМП) и другие.

CLECAT способствует активности и защищает интересы своих членов в связи с большим количеством институциональных и неинституциональных партнеров, обеспечивая равномерную и целостную среду, содействует безопасности и доступности транспорта к международной торговле. Ее члены получают доступ к другим организациям ЕС для сотрудничества. Что касается новшеств, то члены CLECAT могут быть вовлечены в исследовательские программы ЕС по «Электронному грузу», логистике, доступности и устойчивости транспорта.

Согласно требованиям критериев доступа, как для государственных организаций-членов ЕС (полное членство), так для организаций стран-кандидатов (ассоциированных членов), CLECAT имеет всего лишь два участника в Украине («Укрзовништранс» – Киев и ОАО «Пласке» – Одесса). Организации могут действовать в качестве наблюдателя, представителя стран, которые не являются ни участником, ни кандидатом, но которые имеют особый интерес в развитии на уровне ЕС.

Являясь членом Ассоциации Центров Мировой Торговли в Нью-Йорке (WTCA), Всемирный Торговый Центр Франкфурта (Одер)-Слубис (WTCBB) является частной организацией, действующей в Восточном Бранденбурге и Западной Польше, работая в качестве немецко-польского совместного предприятия. Его основными коммерческими зонами влияния являются развитие торговли, установление связей региональных компаний с международными партнерами, предоставление советов и информации о регионе. WTCBB принадлежит к всемирной сети из 300 Центров Мировой Торговли (ЦМТ) в странах мира и является единственным Центром Мировой Торговли, представляющим регион Берлин-Бранденбург. WTCBB призвана содействовать устойчивому росту экономического потенциала региона, а также стимулированию внешней торговли.

Членство в WTCB бесплатное, при этом дает право воспользоваться доступом к всемирной сети для бизнеса в Берлине и Бранденбурге на уровне международного сотрудничества и при выходе на новые рынки. Являясь частью WTCA в Нью-Йорке, которая работает по всему миру в качестве головной организации, и является связующим звеном между ЦМТ в различных странах, организация имеет членов в Украине — ЦМТ Киева, России — ЦМТ Москвы и ЦМТ Санкт-Петербурга и Казахстане — ЦМТ Алматы. Таким образом, существует тесное сотрудничество в рамках всей сети ЦМТ. На данный момент нет ЦМТ в Беларуси, однако организация, естественно, заинтересована в расширении своей сети.

Основанная в 1970 году Оператором Комбинированных Перевозок, Международный Союз Компаний Комбинированных Автомобильно-железнодорожных Перевозок (МСККП) имеет исключительную миссию — продвижение всеми возможными средствами комбинированных перевозок, сочетая автомобильный и железнодорожный транспорт. Сегодня МСККП состоит из 20 компаний-членов из 15 европейских стран.

Члены МСККП имеют доступ к 3 основным видам деятельности: продвижение и лоббирование — главные преимущества для участников; услуги, предоставляемые для ежедневного бизнеса (загрузка, статистика и т.д.), рабочих групп, стандартизации платы; проекты исследований ЕС. Доступ для вступления в МСККП имеют только те компании, чья прибыль от комбинированных перевозок составляет как минимум 50%. МСККП не имеет пока статуса в Беларуси, Украине, России и Казахстане.

Анализируя организационную структуру транспорта в Регионе Балтийского моря, можно сделать вывод, что данный регион рассматривается как естественная интеграция экономик соседних стран, что делает морские транспортировки главным интересом для региона.

В последние несколько лет Россия взяла на себя более активную роль в развитии транспорта, приняв в 2005 и в 2008 годах 2 национальные транспортные стратегии: до 2020 и до 2030 года. Среди главных целей, определенных правительством России, — развитие национального транспортного сектора, которое является планом дальнейшей интеграции страны в мировую транспортную систему и возможностью использовать запасные транспортные мощности. Правительство намерено проводить исследования с целью увеличения грузооборота на грузовых маршрутах, расширения товарной структуры, развития транспортно-логистических центров, сокращения сроков поставок и т.д.

Общей целью является укрепление сотрудничества России с соседними государствами в международных проектах и программах, расширяя межрегиональные транспортные связи (Евразия), а также международные коридоры, увеличивая транзит грузов. Основной целью региональной транспортной интеграции является создание полнофункционального транспортного союза и единой транспортной системы в рамках ЕврАзЭС, обращая особое внимание на развитие сотрудничества России и ЕС в области транспорта.

Более того, Россия подчеркивает свою заинтересованность в экспорте нефти через балтийские порты в результате вступления в ЕС Польши и прибалтийских республик. Следовательно, правительство призвало страны Балтийского морского региона сотрудничать при создании общей транспортной политики. Общие инвестиции и рыночная активность осуществляется между государствами Региона Балтийского моря, Россией, Беларусью, а также Украиной, в целях создания Евро-Азиатского транспортного коридора, начинающегося в портах Юго-Восточной Балтики, через Одессу, в Азию (Казахстан). (Bentzen, 2007).

В апреле 2006 года в Казахстане была принята «Транспортная стратегия». Одной из основных целей является полная интеграция казахской транспортной системы в мировую транспортную систему. Транспортный сектор будет и далее модернизироваться. В то же время считается, что транспортный элемент цены товара уменьшится, а транзит грузов увеличится втрое по сравнению с 2005 годом. Скорость грузооборота возрастет как внутри региона, так и на главных международных транспортных коридорах. (Щербанин, 2010).

По данным Транспортного сектора Беларуси и аналитического отчёта, выданного Всемирным банком в декабре 2010 года, Беларусь не имеет эквивалента национальной стратегии Транспорта и Плана транспортной деятельности. Однако «Программа по обеспечению эффективного использования транзитного потенциала Республики Беларусь на 2006–2010 годы», «Программа развития транзитного потенциала Республики Беларусь на 2011–2015 годы», Программа «Дороги Беларуси на 2006–2015 годы» положили начало созданию национальной транспортной стратегии. Кроме того, Белорусское правительство также разработало «Стратегию развития транзитного потенциала Республики Беларусь на 2011–2015» и «Концепцию развития транспортной системы Беларуси до 2025». Используя сочетание этих стратегий, белорусское правительство намерено установить все транспортные режимы в качестве ключевых, чтобы лучше отразить взаимосвязь, которая существует между различными областями политики и улучшением координации между различными организациями, участвующими в транспортном секторе (Всемирный банк, 2010 г.).

Украина приняла «Стратегию Развития морских портов до 2015 г.» в 2008 году. Кроме того, в 2007 году Министерство транспорта и Связи приняло «Государственную программу развития дорог 2007–2011 годы», в которой основное внимание уделено повышению безопасности и уровня экологичности в области автомобильного транспорта, привлечению инноваций и инвестиций и институциональных изменений в транспорте (Щербанин, 2010).

Беларусь, Украина, Россия и Казахстан взяты за пример для исследования как страны, которые пытаются развивать свою транзитную инфраструктуру и делают важные шаги по гармонизации права в области транспорта. Важным аспектом в отношении этих стран является создание Таможенного союза Беларуси, России и Казахстана, который начал свою деятельность 1 января 2010 года. С этого момента участники должны убрать все таможенные границы между этими государствами, повышая тем самым экономическую интеграцию.

Таможенный Союз в полной мере вошёл в силу 1 января 2012 года. Его создание позволило устранить многие узкие места и ускорило поставки между этими странами уже через один день. Кроме того, Таможенный союз снизил количество времени и рабочей силы, необходимых для осуществления этих поставок.

На повестке дня Европейской Комиссии по улучшению доступности транспорта, состоят следующие вопросы: расширение внутреннего рынка и обеспечение европейской безопасности, неприкосновенности частной жизни и экологических стандартов по всему миру в рамках двустороннего и многостороннего сотрудничества; укрепление отношений с основными партнерами и расширение транспортной политики и инфраструктуры для взаимодействия с соседями; распространение Правил ЕС для соседних стран; переход транспортных рынков к свободной конкуренции и принятию экологически устойчивых решений; поддержание мер, направленных на расширение доступа к рынкам транспорта во всех международных переговорах; проведение совместных исследований и инновационного партнерства, чтобы найти ответы на вызовы настоящего времени, связанные с эксплуатационной совместимостью систем управления, использованием низкоуглеродного топлива, охраной и безопасностью; непрерывным обсуждением в многосторонних и двусторонних переговорах проблемы терроризма, предусматривающей международные соглашения и проведение диалога о безопасности со стратегическими партнерами; сотрудничество для совместной оценки угроз, совместные инспекции, борьба с пиратством и т.д. (ЕС, Белая книга 2011 года).

Кроме того, большое значение имеет то, что стратегия «Европа-2020» важна не только внутри ЕС, но также предлагает значительный потенциал для кандидатов из соседних стран. Расширение области ЕС, в которой применяются правила, создаст новые возможности как для ЕС, так и для его соседей.

Успех транспортной политики ЕС также связан с проблемами развития транспортной системы за пределами границ ЕС, в частности, сотрудничество со своими соседями. Поэтому интерес представляют экологически чистые виды транспорта, например, железнодорожный, обеспечение улучшения инфраструктуры и рыночной интеграции с соседями. В начале июня 2012 года, на презентации в Сочи, (Россия), на 7-м железнодорожном бизнес-форуме «Стратегическое Партнерство 1520», вице-президент Европейской комиссии, Сийм Каллас, ответственный за транспорт, говорил о возможности дальнейшего обсуждения текущей ситуации и будущих стратегий с целью увеличения Восточно-Западного

железнодорожного движения в сторону России и Китая и стимулирования перевозок по этим маршрутам. Основные вопросы, рассмотренные в ходе встречи – нормативная и оперативная совместимость, развитие грузоперевозок по Транссибирской магистрали, уменьшение транспортных расходов, касающихся транзита товаров и координации инфраструктурных проектов, направленных на устранение узких мест и содействие транспорту. В этом отношении, вице-президент Каллас подчеркнул необходимость улучшить, как двустороннее ЕС-Россия взаимодействие, так и кооперацию внутри железнодорожных организаций (Kearns, 2012).

Таким образом, можно увидеть, какую важность организации имеют на региональном уровне, работая в качестве средства по увеличению грузопотоков как на море, так и по суше, укрепляя экономические связи между развивающимися странами Востока и государствами-членами ЕС в регионе Балтийского моря. Кроме того, транспорт и логистика в организации играют ключевую роль, способствуя территориальной сплоченности, содействуя безопасности, неприкосновенности частной жизни, непосредственно влияя на доступность транспорта.

Логистические тенденции в регионе Балтийского моря подчеркивают важность логистических центров, которые будут расположены в морских портах. Расширение регионального сотрудничества приводит к увеличению интенсивности движения морского транспорта. Очевидно, что такие страны как Россия, Беларусь, Украина и Казахстан пытаются привлечь больше инвестиций для того, чтобы укрепить свои позиции при сотрудничестве с международными организациями в сфере транспорта и логистики, особенно в регионе Балтийского моря. Также можно отметить растущий спрос на повышение территориальной сплоченности со стороны ЕС и соседних стран-кандидатов. Тем не менее, впереди новые логистические проблемы для портов и транспортного сектора в целом. Таким образом, стратегии и далее должны поощряться и соблюдаться для того, чтобы удовлетворить этим изменяющимся требованиям.

ПОВЫШЕНИЕ ДОСТУПНОСТИ И СОЗДАНИЕ ТРАНСНАЦИОНАЛЬНЫХ ЗОН РАЗВИТИЯ

Юго-Восточный регион Балтийского моря и его сотрудничество со странами Балтии, Северо-Западом России, Беларусью и Украиной показывают динамичное увеличение транспортных потоков и экономических связей в последние десять лет.

Логистический потенциал и потенциал услуг, присущий этой области имеет большое значение для транспортно-логистического сектора, но в связи с недостаточно развитой и не полностью используемой инфраструктурой в настоящее время по-прежнему в значительной степени остается неиспользованным.

В этой связи необходимо способствовать повышению доступности внутренних периферийных регионов путем развития инновационных и устойчивых структур внутри стран, логистических центров и особенно мультимодальных логистических центров. Улучшение логистической доступности и привлекательности региона Балтийского моря требуется на более высоком уровне, что в свою очередь потребует более тесного сотрудничества между заинтересованными сторонами как из логистического, так и из политического секторов.

В данном исследовании приведен анализ четырех наземных и одного морского транспортного коридора. Кроме различных маршрутов внутри потенциальных коридоров и общего описания, включающего расстояния и продолжительности маршрутов, необходимую информацию о пригодных к использованию видах транспорта для перевозки грузов, инфраструктуре, основных узлах и расходах на маршрутах обобщены данные с целью показать конкретные условия данных коридоров. Сравнительный анализ экономических и экологических показателей покажет преимущества различных видов транспорта в каждом коридоре.

7.1. ACL транспортный коридор I: Вентспилс – Рига – Москва

Характеристика маршрута. Автодорожный маршрут короче почти на 150 км или 12%, чем железнодорожный маршрут и требует, по крайней мере, в половину меньше времени, чтобы перевезти груз по автодороге, чем по железной дороге. При этом включено время ожидания на пограничных пунктах.

Таблица 7.1. ACL Коридор I: Протяженность маршрута и время в пути

Маршрут	Автомобильная дорога		Железная дорога	
	Расстояние, км	Время в пути, ч	Расстояние, км	Время в пути, ч
Вентспилс-Рига-Москва	1120	18-27	1270	48-168

Основными видами транспорта в Коридоре 1 являются автомобильный и железнодорожный. Внутренние водные пути в данном коридоре отсутствуют.

Транспортировка автотранспортом и железнодорожным транспортом облагается одинаковым таможенным сбором. Дорожные налоги не взимаются в Латвии с грузовых автомобилей. Соответствующая информация о железнодорожных перевозках отсутствует. Фрахтовые ставки в России в среднем составляют 0,66 €/км (основываясь на предположении, что в России тариф на перевозку 20 т груза составляет 27 руб./км или 0,66 €/км)

На маршруте имеется только одна полоса на дорогах от России до Латвии, что приводит к трудностям в обгоне медленных транспортных средств. Однако, поскольку прогнозы о количестве ожидаемых транспортных средств не превышают 5000, больших заторов не ожидается. Никаких серьезных новых инвестиций в этой области не предвидится, поскольку в настоящее время она обладает достаточной емкостью для размещения текущих нагрузок.

Большинство железнодорожных линий от России до Латвии являются однопутевыми и двухпутевыми, которые имеются только в непосредственной близости от городов Рига и Москва. Прогнозируется высокая и вторая по величине загруженность на этом маршруте, однако никаких новых инвестиций не предвидится в ближайшем будущем.

Средняя скорость поездов следующих в Россию, составляет 49,5 км/ч. Скорость увеличивается до 70 км/ч для грузовых поездов и до 90 км/ч для поездов маршрута Москва – Рига. Расчетное время перевозки, за исключением времени, проведенного на границе, составляет 10 часов. Однако, фактически затраченное время — это минимум 2 дня на границе и 1 неделя в пути.

Основные логистические центры в этом коридоре находятся в Вентспилсе и Олайне (Латвия), и управляются логистической компанией Girteka и Pokrov в России.

Комбинированные терминалы доступны в Латвии. Здесь работает 21 дорожно-рельсовый интермодальный пункт. Контейнерные терминалы доступны в портах Риги и Вентспилса. Рига имеет два контейнерных крана грузоподъемностью 42–45 т, а Вентспилс имеет один контейнерный кран грузоподъемностью 70 т.

Среднее расчетное время ожидания на таможне (таможенное оформление и технический контроль) в России составляет три дня для экспорта и четыре дня для импорта, в то время как в Латвии время ожидания для экспорта — 1 день и 2 дня для импорта. Никаких ограничений на транспортировку и путешествия в ночное время или выходные дни не существует.

Сканирование доступно на всех пограничных пунктах, указанных в Коридоре I.

В Латвии, документы, необходимые для импорта включают: коносамент, сертификат о происхождении, коммерческую счет-фактуру, порядок освобождения контейнера, таможенные декларации импорта и упаковочный лист. Документами, необходимыми для экспорта являются: коносамент, сертификат о происхождении, счет-фактура, таможенная экспортная декларация и упаковочный лист.

В России, документами, необходимыми для импорта являются: порядок приемки, коносамент, сертификат соответствия, счет-фактура, накладная, таможенная декларация импорта, документ, подтверждающий уплату таможенных сборов, документ склада, письмо от банка, выдавшего сертификат об открытии аккредитива, упаковочный лист и договора купли-продажи. Для экспорта требуется приказ о принятии, коносамент, коммерческая

счет-фактура, накладная, таможенная экспортная декларация, ордер экспорта, упаковочный лист и договор купли-продажи на покупку.

Хотя закрытые территории присутствуют в данном транспортном коридоре, услуга охраны в течение 24 часов в этих местах не доступна. В России большинство закрытых районов расположено в коридоре, соединяющем Санкт-Петербург и Москву, а не на протяжении коридора Вентспилс – Москва. Закрытые районы в Латвии присутствуют в Риге.

Сервисные центры расположены в Латвии в Шкиротава и Даугавпилсе (на сортировочных станциях), Елгава, Ресекне, Крустпилс, Гулбене (район станций), Вентспилс и Лиепае. Автозаправочных станций множество и они равномерно распределены между Вентспилсом и Москвой. ICT и системы поддержки ERTMS состоят из GSM-R и ETCS и предназначены для постепенной замены существующих системы в Европе, поскольку различные системы, используемые в разных странах, несовместимы. Чистых ATC и ERTMS систем в Латвии нет, но тесты этого оборудования должны быть выполнены уже в 2014 году.

Ожидаемые результаты включают рост международных грузовых и пассажирских перевозок, экономию средств обслуживания, безопасность, надежность, пунктуальность и достаточную пропускную способность.

Латвия имеет только один внутренний водный путь, который не имеет отношения к транспортной системе. Препятствия, связанные с климатическими условиями и погодой включают оледенение портов в зимний период, что препятствует доступности важнейших портов Риги и Вентспилса. Увеличение осадков и сильных ветров в результате изменения климата угрожает транспортной инфраструктуре. Высокий уровень коррупции и частоты взяточничества, особенно в отношении пограничных таможенных процедур существует на маршрутах в этом коридоре. Эффективность логистики здесь ниже оптимального уровня, а также наблюдается низкий технологический рост, не эффективные инфраструктура и дорожное покрытие.

Информационная база по стоимости в Коридоре 1 может быть охарактеризована как плохая. Как показано в Таблице 7.2, системы налогообложения на дорогах в Латвии не существует, а информация о России по этому вопросу отсутствует. Средняя величина таможенной пошлины одинаковая как для автомобильных, так и железнодорожных перевозок (5,855 €), в то время как нет никакой информации о налогах и фрахтовых ставках, применяемых на железной дороге.

Таблица 7.2. Налоги и пошлины на маршруте Вентспилс-Рига-Москва

Маршрут	Автомобильная дорога			Железная дорога		
	Налоги, евро	Средняя таможенная пошлина, евро	Ставки на грузы, евро	Налоги, евро	Средняя таможенная пошлина, евро	Ставки на грузы, евро
Вентспилс-Рига-Москва	Бесплатно в Латвии	5,855	739	Нет данных	5,855	Нет данных

7.2. АСЛ коридор II: Рига – Смоленск и Рига – Вильнюс – Минск – Киев

Характеристика маршрута. Маршрут Коридора II соединяет Латвию с Украиной и Россией. Железнодорожное сообщение между Ригой и Киевом на $\frac{1}{4}$ длиннее, чем по автодороге, но транспортировка грузов может длиться дольше в связи с задержками при обработке на границе (Таблица 7.3). Железнодорожное соединение между Латвией и Россией короче как по расстоянию, так и по продолжительности транспортировки.

Таблица 7.3. Затраты на маршруте коридора I

Маршрут	Автомобильная дорога		Железная дорога	
	Расстояние, км	Время в пути, ч	Расстояние, км	Время в пути, ч
Рига-Смоленск	650	32, задержка 8 ч на границе	610	36 [2 задержки – 24ч]

Согласно статистическим данным Латвийского таможенного комитета, латвийский транзитный коридор широко используется для комбинированных перевозок (морские-автомобильные) и интермодальных перевозок (морские-железнодорожные). Железнодорожные используются в основном для движения импортных грузов (в Латвии груз меняет вид транспорта с железнодорожного на морской).

В первом квартале 2013 г. перевозки грузов автомобилем грузоподъемностью 20 т составят 1400€ для маршрута Рига – Смоленск и 1700 € для маршрута Рига – Вильнюс – Киев – Минск. Однако цена при транспортировке через фрахт будет составлять на 40–50% меньше.

За исключением Литвы и Беларуси, дороги в этих коридорах находятся в плохом состоянии во время дождей весной и осенью, в связи с чем, ухудшаются условия вождения. Поэтому водители выбирают движение транзитом через Беларусь.

Три специализированных контейнерных поезда управляются Латвийской железной дорогой в направлениях Запад – Восток и Север – Юг: «Зубр» (доставка грузов в Ильичевск на Черном море), «Балтика – Транзит» (доставка грузов в Казахстан) и «Рига Экспресс» (Рига – Москва и обратно).

Среди белорусских логистических центров, Минск является крупнейшим транспортным узлом и главным промышленным центром Беларуси со складами, заводами и сортировочными станциями. Минск обладает хорошей логистической доступностью, поскольку в нем есть кольцевая дорога вокруг города, а основные железнодорожные станции расположены в непосредственной близости от крупных промышленных комплексов. Тем не менее, интенсивность движения возрастает, приближаясь к городу, и может вызывать некоторые трудности.

Киев является промышленным центром с четырехполосной автомагистралью высокой мощности и обладает хорошей доступностью. Используется чаще в качестве транзитного / таможенного пункта, а не как конечный пункт назначения.

Смоленск является крупным промышленным центром и железнодорожным узлом на юго-западе России. Подход к городу может быть затруднен в часы пик, что влияет на доступность.

Вильнюс является основным транспортным узлом Литвы. Тем не менее, вокруг этого центра нет никаких разработанных кольцевых дорог, что ведет к задержкам в движении по дороге, снижая доступность.

Рижский порт является основным транспортным узлом Латвии с концентрацией основной логистической инфраструктуры. Доступность, как правило, хорошая, но существуют ограничения трафика в этом порту и его окрестностях, особенно в центре города и в часы пик.

Очереди на границах в России, Беларуси и Украине в определенные периоды составляют до 1500 грузовиков, которые ожидают пересечения границы до 72 часов. Задержки могут возникнуть в связи с увеличением физического контроля грузов с точки зрения таможенного оформления. Одним из основных пунктов пересечения границы между Литвой и Беларусью является Медининкай. Задержки, возникающие при пересечении границы, могут быть связаны с сезонными колебаниями интенсивности движения. Количество легковых и грузовых автомобилей, ожидающих в очереди на границе можно контролировать в режиме он-лайн. Другой пункт пересечения границы в этом коридоре — Новая Гута — находится между Беларусью и Украиной, и имеет пропускную способность 200 грузовиков в сутки. Терехов является основным пунктом пересечения границы между Латвией и Россией. Очередь, как правило, составляет около 40 грузовых автомобилей, а среднее время ожидания на границе составляет 3 часа. Информацию о времени ожидания можно получить на сайте. Задержки могут возникнуть при пересечении границы в связи с сезонными колебаниями трафика.

Одним из наиболее важных документов, необходимых в процессе таможенного контроля, является предварительная грузовая декларация, которая является электронным декларированием МДП заполняется в системе NTCS до отправления груза, в которой передается информация в едином формате в пользовательские системы, что облегчается обмен информацией.

Литва имеет наиболее безопасные места отдыха, которые включают специальные автостоянки, расположенные возле АЗС, складов и логистических центров. Беларусь также имеет безопасные места, но грузовики могут останавливаться в специально отведенных местах, которых еще недостаточно. Россия оказывается особенно опасной территорией из-за высокого уровня преступности и грабежа на дорогах.

В Литве все дороги, используемые для транзита, являются платными. В Беларуси введена система оплаты на основных автомагистралях. Планируется, что их число будет расти. В Латвии и России взимание сборов планируется начать с 1 января 2014 года.

В различных странах выдается разное количество разрешений для въезда и выезда на территорию государства. В России квота разрешений часто недостаточная в связи с быстрым увеличением объемов транспортных перевозок. В Беларуси, если квота превышена, разрешения можно купить на месте. Проблема недостаточных разрешений преодолевается автотранспортными предприятиями, путем регистрации своих транспортных средств, в странах с более крупными квотами, например, в Нидерландах.

АТС в Латвии, России, Беларуси и Украине используют ту же систему управления движением поездов ALSN, подпадающих под класс В. Фактические сигнальные системы стран, входящих в Коридор II основаны на том же стандарте ALSN и его последних модификациях с индивидуальными дополнительными функциями, поэтому продолжают обеспечивать полную совместимость между всеми странами. Латвийская железная дорога планирует полностью реализовать GSM-R с 2014 вместе с Беларусью. Россия уже начала ее реализацию в 2012 году, в то время как Украина планирует начать в 2016 году.

Существует низкая привлекательность для прямых иностранных инвестиций в этом Коридоре в сочетании с низким темпом технологического роста. Дороги в России, как правило, небезопасны из-за грабежей, а эффективность процесса таможенного оформления, меньше оптимальной.

Информация о стоимости доставки грузов как по коридору I, так и по коридору II по маршруту в Рига-Смоленск оставляет желать лучшего. Для маршрута из Риги в Киев информация о налогообложении отсутствует (Таблица 7.4). В то время как средняя величина таможенной пошлины на этом маршруте по автодороге составляет около 15% от суммы железнодорожной пошлины (200€), фрахтовые ставки на автодороге превышают сумму на железной дороге почти на 170% (1150€).

Таблица 7.4. Налоги и пошлины на маршруте коридора II

Маршрут	Автомобильная дорога			Железная дорога		
	Налоги, евро	Средняя тамо- женная пошлина, евро	Ставки на грузы, евро	Налоги, евро	Средняя тамо- женная пошлина, евро	Ставки на грузы, евро
Рига – Смоленск	Нет данных	30	1,400	Нет данных	Нет данных	Нет данных
Рига – Вильнюс – Минск –Киев	60	30	1,750	Нет данных	200	650

7.3. ACL Коридор III: Морские пути из Балтийского моря

Характеристика маршрута. Коридор III включает в себя три соединения через акваторию Балтийского моря между Германией и портами Клайпеда и Вентспилса (Таблица 7.5). Ro-Ro соединения от Киля и Зассница в Германии до Клайпеды (расстояния – 720 и 500 км соответственно), находятся в ведении DFDS. Другие контейнерные линии также включают Клайпедский порт в свои маршруты. Морской путь между Любеком (Германия) и Вентспилсом (Латвия) составляет около 790 км и управляется компаниями «Finnlines» и «Stena Line».

Таблица 7.5. ACL Коридор III: Протяженность маршрута и время в пути

Маршрут	Морская перевозка	
	Протяженность маршрута, км	Время в пути, ч
Киев – Клайпеда	720	22
Зассниц – Клайпеда	500	18
Любек – Вентспилс	790	26

Клайпедский порт имеет доступ к железнодорожной сети, а также необходимое оборудование для обработки всех видов судов и поездов. Более 75% от общего объема грузов перевозится по железной дороге, что подчеркивает важность развития при-

портовой железнодорожной сети. Расширение сети обеспечит быструю доставку грузов и позволит решить проблемы заторов, связанные с движением транспорта, загрязнением и шумом. По сравнению с автодорогами, железные дороги дешевле и являются более экологически чистыми. Порт Клайпеды находится на близком расстоянии к важным промышленным регионам Восточной Европы и внутренним регионам таких стран как Россия, Беларусь и Украина. Кроме этого, через него также проходят основные судоходные линии в порты Западной Европы, Юго-Восточной Азии и Америки.

Порт Засниц является крупнейшим в Германии портом, который осуществляет железнодорожно-паромную переправу. Именно поэтому он используется для транспортировки промышленных и инженерных грузов в секторе машиностроения, а также для строительства заводов. Это единственный в Европе порт, в котором есть рельсы и перевалочное оборудование для российской широкой колеи. Инфраструктура включает в себя 5 крытых складов для перегрузки с русской колеи на европейскую, оборудование для смены колеи, насосную установку для жидких грузов, четыре мостовых крана и морской терминал площадью 60 тыс. кв.м

Рига расположена на обоих берегах реки Даугава и тянется в длину 15 км. Это транзитный порт и один из наиболее важных морских коридоров, который идет по Балтийскому морю и соединяет Россию, Среднюю Азию и Китай со странами Западной и Северной Европы. Морской путь является наиболее выгодным с точки зрения финансовых затрат по сравнению с другими способами транспортировки.

Немецкий порт Засниц на Балтийском море расположен на самом коротком расстоянии до Скандинавии, Финляндии, России и стран Балтии. Легкость доступа позволяет снизить затраты, которые несут судоходные компании и клиенты. Глубокая набережная (10,5 м) делает порт доступным для судов практически любого класса и размера.

Порт Вентспилса свободен от льда в течение всего года, что является большим преимуществом. Максимальная глубина акватории составляет 17,5 м, а осадка составляет 15 м, поэтому этот порт способен вместить самые крупные суда, какие только способны заходить в Балтийское море. В Вентспилсе, терминалы делятся на наливные, навалочные и общегрузовые. ООО «Вентспилс Нафта Терминал» является крупнейшим в регионе перевалочным терминалом для нефти и нефтепродуктов в регионе Балтийского моря. Noord Natie Ventspils является наиболее современным терминалом региона с точки зрения оборудования. Это бельгийско-латвийское совместное предприятие располагает самыми современными погрузочно-разгрузочными и терминальными мощностями.

Объем обработки грузов составляют 45 млн. т в год для порта Клайпеды и для Риги и 30 млн. т в год для Вентспилса. В Клайпедо грузооборот постоянно растет на протяжении многих лет. Несмотря на экономический кризис 2008 и 2009 гг. он продолжал расти и достиг самого высокого оборота в своей истории в 2011 году — 36,6 млн. т.

В Риге, около 80% грузооборота приходится на морские перевозки и обработку транзитных грузов из стран СНГ (в основном нефтепродукты, древесина, уголь, различные виды металлов, химические удобрения, химикаты и продукты питания). Грузооборот постоянно растет в рассматриваемый период времени.

В Заснице, в период с 2005 по 2008 год, наблюдался стабильный грузооборот. Даже во время экономического кризиса 2007 года, был достигнут оборот в 5 млн. т. В 2008 и 2009 годы наблюдалось существенное снижение, что было вызвано экономическим кризисом. Поэтому в 2009 году грузооборот составил только 3,69 млн. т. Тем не менее, к 2011 году

оборот вырос до 5,4 млн. т. В Вентспилсе, в период с 2005 по 2007 год, наблюдается небольшое увеличение грузооборота с 29,86 до 31,04 млн. т. С 2008 по 2010 гг. оборот колебался от 24,82 до 28,57 млн. т. Тем не менее, к 2011 году грузооборот начал расти, и к 2012 году он застыл на уровне 28,54 млн. т.

Количество заходов судов в порт Клайпеды сократилось в 2008 году, что, возможно, было обусловлено использованием больших контейнеровозов и поэтому не обязательно имело негативные последствия. В 2012 году количество исходящих и входящих судов увеличилось по сравнению с 2011 годом. Средняя частота морских рейсов составляет 7 дней (один корабль в неделю отправляется в Клайпеду). В качестве контейнеровозов используются суда с вместимостью 800–950 ДФЭ, а также суда «Scotline», которые имеют грузоподъемность только 200 ДФЭ. Другие операторы используют корабли с грузоподъемностью менее 1000 ДФЭ.

В Риге количество судозаходов сократилось с 4124 в 2005 году до 3628 судов в 2006 году, а в 2010 году отмечалось 4040 входящих и исходящих судов (это не обязательно отрицательный факт, поскольку это было, скорее всего, связано с операторами, использующими большие контейнеровозы).

Средняя частота морских рейсов составляет каждые 7 дней. Операторы Maersk и MSC (100–1400 ДФЭ), CMA CGM контейнеровозы (800–950 ДФЭ) и «Scotline» (200 ДФЭ). Другие операторы имеют вместимость менее 1000 ДФЭ.

В Заснице количество заходов судов с 2005 по 2008 было незначительным, но отмечался постоянный рост (2345 судов в 2005 и 2549 судов в 2008 году). В 2009 году число заходов сократилось до 1923, возможно, это связано с экономическим кризисом, однако оно выросло до 2324 в 2010 году и далее оставалось стабильным. Частота рейсов составляет от трех до восьми отправок, а продолжительность рейса — 13–48 часов.

В Вентспилсе частота рейсов колеблется от 2 до 5 отправок в неделю, а их продолжительность — 13–26 часов.

Изменение климата приводит к увеличению осадков и наводнений, что может осложнить доступ к портам.

Доступная информация о затратах для рассмотренных выше морских маршрутов отсутствует.

7.4. ACL Коридор IV: Клайпеда – Вильнюс – Минск – Москва

Характеристика маршрута. Коридор IV соединяет Клайпеду через Вильнюс и Минск с Москвой. Расстояние, а также продолжительность движения автомобильным транспортом на 8–14% ниже, чем по железной дороге, но время ожидания на границах может широко варьироваться из-за неравномерного движения.

Таблица 7.6. ACL Коридор IV: расстояние и время на маршруте

Маршрут	Автомобильная дорога		Железная дорога	
	Расстояние, км	Время в пути, ч	Расстояние, км	Время в пути, ч
Клайпеда – Вильнюс – Минск – Москва	1190	48	1300	56

Основными в Коридоре IV являются автодорожные и железнодорожные маршруты. Внутренний водный транспорт доступен только по маршруту Клайпеда – Каунас и не используется на практике в этом коридоре для комбинированных перевозок грузов.

На маршруте Клайпеда – Вильнюс – Минск и Клайпеда – Вильнюс – Минск – Москва хорошие условия для мультимодальности, которые включают в себя железнодорожное сообщение, логистические центры и челночные поезда.

Транспортировка по автодорогам сопряжена с большим количеством сборов, чем по железной дороге.

Ширина железнодорожной колеи составляет 1520 мм. Основные железнодорожные линии подходят для транспортировки тяжеловесных составов грузоподъемностью 6 тыс. т и длиной до 1000 м. Оба железнодорожных и автомобильных маршрута пересекают основные точки: Клайпеду, Вильнюс, Минск и Москву.

Существует много частных логистических центров, сосредоточенных вблизи основных пунктов данного транспортного коридора. В то же время будут построены государственные логистические центры в Клайпеде и Вильнюсе для облегчения комбинированных железнодорожных и автомобильных перевозок. При этом инфраструктура будет находиться в государственной собственности, а услуги будут предоставляться частными компаниями

В Клайпедском порту доступны контейнерные терминалы. Терминалы оснащены двумя STS контейнерными кранами и тремя самоходными кранами с производительностью 400 тыс. ДФЭ. Был построен перевалочный центр для контейнеров в Клайпеде, а также имеется комбинированный терминал в Москве, который обслуживает контейнерный транспорт. Есть два Ro-Ro терминала в Клайпеде с пропускной способностью 270 тыс. Ro-Ro единиц в год. Новый Ro-Ro и пассажирский терминал, которые находятся на завершающей стадии строительства, значительно увеличат мощности Ro-Ro.

Предполагаемое время ожидания автомобилей на границе составляет 15 мин на грузовик. На пропускном пункте Медининкай время не превышает 30 мин. Количество ожидающих машин и предполагаемое время ожидания можно увидеть в он-лайн режиме. Тем не менее, очереди могут накапливаться в связи с сезонными пиками и праздниками. Возможна предварительная обработка документов. Поезд «Викинг» пересекает границу Литвы и Беларуси за 30 мин.

Существует автоматическая система сканирования со стационарным сканером на пограничных пунктах. Стационарный сканер на железнодорожной станции Кена сканирует вагоны, движущиеся со скоростью до 30 км / ч.

Средняя интенсивность движения транспорта по дороге А3 недалеко от литовско-белорусской границы в 2010 году составляла 1700 единиц в день согласно данным Научно-исследовательского института Транспорта и Дорог Литвы. По ней осуществляется в основном внутреннее и международное движение. По данным Департамента статистики Литвы трафик в коридоре Клайпеда – Вильнюс – Минск в 2009 году состоял из транзитных грузов не литовского происхождения, пересекающих литовско-белорусскую границу по автодороге (4,2 млн. т), через морской порт Клайпеда (0,38 млн. т), а также литовских импортных и экспортных грузов, движущихся в/из Клайпеды (7,8 млн. т). Ro-Ro грузы, обработанные в Клайпеде, составили 6,3 млн. т, при этом автомобильный трафик по коридору Клайпеда – Вильнюс – Минск составлял от 3 до 5 млн. т.

Время в пути из Клайпеды в Минск автотранспорта составляет 6 часов плюс 1 день для регулирования режима работы /отдыха водителя и 56 часов на челночном поезде «Меркурий». Время в пути из Клайпеды в Москву для автомобиля составляет 14 часов плюс два дня регулирования режима работы /отдыха водителя и 20 часов плюс по 30 мин для прохождения таможенной процедуры поездом «Викинг» по железной дороге.

Увеличение осадков и сильные ветры в связи с изменением климата, угрожают транспортной инфраструктуре. Эффективность логистики ниже оптимального уровня.

В Таблице 7.7 приведены затраты в коридоре IV, которые ограничиваются информацией о фрахтовых ставках по доступным видам автомобильного и железнодорожного транспорта. Здесь фрахтовые ставки для перевозок по железной дороге на 30% ниже, чем тарифы для перевозок автомобильным транспортом.

Таблица 7.7. Налоги и пошлины на транспортном ACL коридоре IV

Маршрут	Автомобильная дорога			Железная дорога		
	Налоги, евро	Средняя тамо- женная пошлина, евро	Ставки на грузы, евро	Налоги, евро	Средняя тамо- женная пошлина, евро	Ставки на грузы, евро
Клайпеда – Вильнюс – Минск – Москва	Нет данных	Нет данных	1,500–1,700	Нет данных	Нет данных	1,050–1,190

7.5. ACL Коридор V: Гамбург – Берлин – Варшава – Брест – Минск

Характеристика маршрута. Расстояние от Гамбурга через Варшаву и Брест в Минск варьируется по данным различных источников (Таблица 7.8). Во время как расстояние по железной дороге на 190 км или 14% больше, чем по автодороге. При этом продолжительность грузовой перевозки по железной дороге примерно в 2,5 раза больше, чем по автодороге.

Таблица 7.8. ACL Коридор V: расстояние и время на маршруте

Маршрут	Автомобильная дорога		Железная дорога	
	Расстояние, км	Время в пути, ч	Расстояние, км	Время в пути, ч
Гамбург – Бер- лин – Варшава – Брест – Минск	1380 (1400)	153	1400 (1590)	134

Основными в Коридоре V являются автодорожные и железнодорожные маршруты.

При автомобильных перевозках из Гамбурга в Минск дороги платные, а при перевозке по железной дороге плата не взимается. Различные ставки платы применяются в зависимости от режима транспортировки и типа транспортного средства.

Большинство дорог Коридора Гамбург – Минск классифицируются как автострасы как минимум с двумя полосами движения в каждом направлении. Федеральный дорож-

ный научно-исследовательский институт (BAST) из Германии отмечает, что в 2011 году имело место значительное увеличение трафика вокруг Гамбурга (80 тыс. автомобилей в сутки) и по кольцевой дороге вокруг Берлина (50 тыс. автомобилей в сутки), а также на автомагистрали A24, связывающей Гамбург с Берлином. Дороги из Ростока и Зассница в Берлин менее переполнены (20 тыс. в сутки). В Польше интенсивность движения в целом ниже: на маршруте Познань / Гданьск — более 20 тыс. автомобилей в сутки. Беларусь классифицируется как страна со средней перегруженностью дорог. Транзитное время для автомобилей при движении из Гамбурга в Минске увеличивается, в основном, из-за времени, необходимого для отдыха водителей. Таким образом, фактическая скорость движения составляет около 30 км/ч.

Все железные дороги классифицируются как стратегические AGC/AGTC железные дороги и имеют, по крайней мере, два пути. Время следования интермодальных поездов очень разнообразное. Рассматривая преимущества услуг по интермодальным перевозкам, необходимо рассмотреть потери времени на доставку контейнеров на терминал, которое составляет от 5 до 25 часов, прежде чем контейнерный поезд отправится по расписанию. Похожие временные потери требуются и после прибытия для перевалки контейнеров с поезда на автомобили для конечной доставки к получателю. Транзитное время также зависит от количества терминалов вдоль трассы, где вагоны с контейнерами прицепляют или отцепляют. Этот процесс может занять дополнительно (15–35) часов на терминал в зависимости от объема.

Логистические центры должны быть открыты, давая доступ для всех компаний, участвующих в деятельности в области транспорта, логистики, а также дистрибуции товаров. Желательно, чтобы они обслуживались различными видами транспорта: автомобильным, железнодорожным, глубоководным, водным и воздушным. В Германии наличие интермодальных объектов очень важно, поскольку интермодальные решения являются стандартными. Польша оснащена уникальными интермодальными терминалами, расположенными вокруг крупных городов, например, вокруг Варшавы. В Беларуси имеется четыре логистических центра, которые предлагают как интермодальные перевозки, так и складские услуги. Два из них: «Двадцать четыре» и «БТЛЦ» расположены в неподалеку от Минска, а два других: «Брествнештранс» и «Белимпортторг» — в Бресте.

Интермодальные операторы распределяют большое количество контейнеров собранных в контейнерных портах к конечным клиентам в Восточной Европе с использованием густой сети их внутренних контейнерных терминалов.

Polzug Intermodal GmbH имеет 20 еженедельных рейсов из Гамбурга, в то время как хаб Познани в 2011 году обладал годовой мощностью перевалки 85 тыс. ДФЭ, а ожидается 230 тыс. ДФЭ. «Сухой» порт получает контейнеры, адресованные в Польшу и соседние страны Восточной Европы. Для доставки в соседние страны, контейнеры перегружаются из вагонов на автотранспорт на польской границе для доставки потребителю. Железнодорожные контейнерные вагоны перенаправляются из хаба в основные бизнес-центры по всей стране.

Компания PCC Intermodal SA осуществляет международные перевозки контейнеров во все основные порты Европы: Гамбург, Роттердам, Антверпен, а также польские порты. В зависимости от места погрузки в Польше, доставка грузов в Москву занимает от четырех до семи дней. Прямые поставки из Германии в Восточную Европу, без остановки в Польше обеспечиваются компанией Trans Eurasia Logistics GmbH.

Контейнерный терминал «Белтерминал» в Бресте предназначен для перевалки грузов на польско-белорусской границе с западноевропейской колеи на восточноевропейскую.

Движение на немецко-польской границе в основном быстрое. Тем не менее, время ожидания варьируется. Со временем ожидания на основных переходах можно ознакомиться в Интернете на сайте польского филиала Международной ассоциации автомобильных перевозчиков. На белорусской границе главными переходами, которыми пользуются водители автотранспорта являются Кукурыки – Козловичи (A2/M1) и два перехода поменьше Бобровники – Берестовица и Кузница – Брузги. Среднее время ожидания в 2012 году для грузовых автомобилей для въезда в Беларусь составило от 7 до 9 часов и менее чем один час в противоположном направлении.

Использование RTG-сканеров на границах эффективно против контрабанды. С 2011 года таможенным органом в Гдыне создан Национальный центр «X-Ray», который координирует поставки стационарных и мобильных сканеров RTG для таможенных органов в Польше, а также координирует их эксплуатацию. 16 стационарных сканеров и 14 мобильных сканеров уже успешно работают в основном на восточной границе Польши.

Документы, необходимые для прохождения границы и таможни: накладная (CMR), счет-фактура, документ таможенного транзита (книжка МДП), сертификат о происхождении по форме «А» (для развивающихся стран) и «СТ-1» (для стран СНГ), разрешения для товаров различных категорий, включая товары растительного происхождения (фитосанитарные документы), животного происхождения (ветеринарные документы), медицинские (лицензия Министерства здравоохранения), оружия (разрешения Министерства внутренних дел), радиоэлектронная (лицензия Министерства связи) и культурные продукты (Министерство культуры).

В соответствии с данными IRU и Международного транспортного форума, был разработан интернет-инструмент «Транс-парк» для перевозчиков и водителей, позволяющий планирование путешествий, в том числе парковки, классифицированные в соответствии со стандартами безопасности. В непосредственной близости от польско-белорусской границы есть только два места для парковки с 24-часовой охраной, а именно в польском Хорбуве (15 км до границы, парковка на 180 грузовиков) и в Бресте (8 км до границы, парковка на 42 грузовика).

Что касается наличия электронной таможни в Польше, то следует отметить, что игроки рынка грузоперевозок имеют доступ к многочисленным интернет-порталам, позволяющим осуществлять проведение таможенных процедур, совместимых с таможенной системой. Примерами являются система EORI, позволяющая осуществлять безбумажные таможенные процедуры между предприятиями и таможенными органами. Система ECS, которая позволяет осуществлять обмен сообщениями между таможенными органами различных стран, а также между экспортерами и таможенными органами электронными таможенными декларациями, декларациями экспорта, что позволяет заранее информировать таможенные органы о поставках и другие системы.

На всех маршрутах и отдельных отрезках Коридора V, соединяющих Германию и Польшу, движение железнодорожного транспорта не облагается налогами. Дополнительная информация о затратах при транспортировке по железной дороге отсутствует.

7.6. Экономическое и экологическое сравнение I–V транспортных коридоров

Помимо продолжительности грузоперевозки, основным показателем в оценке экономической эффективности и конкурентоспособности при проектировании транспортных цепочек являются затраты. В предыдущих главах были обобщены имеющиеся данные о затратах по каждому из рассмотренных коридоров и основным маршрутам. Сравнение этих данных позволит установить, какие маршруты и виды транспорта в коридорах являются самыми выгодными с точки зрения расходов, вызванных фрахтовыми ставками.

Поскольку информация о налогообложении и таможенных сборах для всех видов транспорта представлена недостаточно, дальнейшее рассмотрение представляется не целесообразным.

В общем, дорожные налоги не растут в Дании, Латвии и Польше. Приобретение виньетки обязательно на большинстве транзитных дорог в Литве и Беларуси, Германии и России, поскольку в этих странах были созданы системы платных дорог.

Собрать достоверные данные по транспортным коридорам, касающиеся различных стоимостных параметров, не представлялось возможным, поэтому недостаток информации осложняет эффективность целостного сравнения.

Таблица 7.9. Сравнение коридоров и маршрутов по экономическим параметрам

Comidor	Route	Mode	Duration [h]	Distance [km]	Freight rates	
					€	€ / km
I	Ventspils – Riga – Moscow	Road	18-27	1,120	739	0,66
		Rail	48-168	1,270	No information	No information
II	Riga – Smolensk	Road	32	650	1,400	2,15
		Rail	36	610	No information	No information
	Riga – Vilnius – Minsk – Kiev	Road	48	1,040	1,750	1,68
		Rail	48-72	1,270	650	0,51
III	Kiev – Klaipeda	Sea	22	720	No information	No information
	Sassnitz – Klaipeda		18	500	No information	No information
	Lubeck – Ventspils		26	790	No information	No information
IV	Klaipeda – Vilnius – Minsk – Moscow	Road	48	1,180	1,500-1,700	1,26-1,43
		Rail	58	1,300	1,050-1,190	0,81-0,92
V	Hamburg – Berlin – Warsaw – Brest – Minsk Road	Road	53	1,380 [1,400]	2,764	2,009[1,97]
		Rail	134	1,400 [1,590]	No information	No information

Как показывают данные Таблицы 7.9, продолжительность и расстояние транспортировки различными видами транспорта в каждом транспортном коридоре в значительной степени отличаются. Например, потенциальное время ожидания для пересечения границы может варьироваться от 0 до 4 часов по маршрутам в Коридоре II, до 8 часов в Коридоре IV и до нескольких дней в Коридоре I и V в зависимости от способа транспортировки: автодорога или железная дорога.

В отношении информации об общей сумме фрахтовых ставок и других расходов, можно утверждать, что транспортировка по железной дороге является более конкурентоспособной, чем по автодороге. Говоря в целом обо всех коридорах, можно отметить, что железнодорожные перевозки могут достичь преимущества в стоимости от 500 до 1000€ и более. Благодаря большим расстояниям, более низкие фрахтовые ставки при транспортировке железнодорожным транспортом, обеспечивают до 70% экономии средств по отношению к автодороге. Дорожные сборы в некоторых странах могут быть отменены, что еще больше увеличит это преимущество.

Хотя данные, описывающие стоимостные показатели в разных коридорах частично фрагментарны, и предположительно вызваны неясной ситуацией с дорожными сборами и проблемами получения клиентоориентированных уровней фрахтовых ставок, можно сделать вывод, что явное преимущество по стоимости находится на стороне железнодорожных перевозок. Еще одно преимущество использования только железнодорожного грузового транспорта вместо автотранспорта вытекает из экологических последствий и воздействия на окружающую среду, вызванное сгоранием топлива и количеством его потребления. В общем, транспорт оказывает воздействие на потребление ресурсов, а также парниковый эффект, распространение токсичных веществ, подкисления и т.д. через вредные выбросы. Тем не менее, для грузовых перевозок в указанных коридорах только для некоторых из этих категорий, особенно выбросов, стало возможным провести сравнение на количественной основе. Кроме информации о длине маршрута, виду транспорта и потенциальной нагрузке на автомобиль, непосредственно рассчитанной с помощью EcoTransIT, информация об общем объеме перевозок грузов была неименной. К сожалению, эта информация не может быть предоставлена для всех коридоров. В целях обеспечения сопоставимости данных по выбросам между автомобильным, железнодорожным и морским грузовым транспортом в Таблице 7.10 подготовлена информация о выбросах для соответствующих видов транспорта на каждом из маршрутов в данном коридоре.

Как следует из таблицы, невозможно сравнить показатели для окружающей среды, основываясь на экологических показателях для коридора III, так как на данном коридоре перевозки осуществляются только морским транспортом. Следует отметить, что Ro-Ro паромы дают больше вредных выбросов по сравнению с контейнеровозами. Однако как только будут внедрены правила SECA, новые виды топлива и новые технологии, соотношение между паромами, контейнеровозами и судами для насыпных и наливных грузов изменится.

Сравнивая автомобильные и железнодорожные перевозки можно отметить, что по всем коридорам имеет место прямое преимущество железнодорожного транспорта по сравнению с автодорожным в потреблении энергии, по меньшей мере, от половины до двух третей, а также в выбросах CO₂ от 50 до 70% и более. Однако преимущество железнодорожного транспорта сильно снижается с точки зрения выбросов Nox. Коридор I пока-

зывает, что железнодорожный грузовой транспорт производит на 75% меньше выбросов SO_2 , чем автомобильный.

Таблица 7.10. Сравнение коридоров и маршрутов с точки зрения охраны окружающей среды

Comidor	Route	Mode	Primary energy consumption (diesel equivalent units\t cargo)	CO_2 (kg\t cargo)	NOx (g\t cargo)	SO_2 (g\t cargo)
I	Ventspils – Riga – Moscow	Road	32,30	85,32	220,16	144,05
		Rail	11,77	25,25	229,23	35,04
II	Riga – Smolensk	Road	19,71	51,26	134,96	67,74
		Rail	6,55	15,48	177,83	17,72
	Riga – Vilnius – Minsk – Kiev	Road	29,35	75,67	196,06	84,73
		Rail	15,46	32,51	211,68	29,47
III	Kiev – Klaipeda	Sea	No information	No information	No information	No information
	Sassnitz – Klaipeda		No information	5.00-35.00	110.00-905.00	70.00-300.00
	Lubeck – Ventspils		No information	No information	No information	No information
IV	Klaipeda – Vilnius – Minsk – Moscow	Road	34,65	90,89	235,39	138,84
		Rail	18,35	41,86	127,97	109,35
V	Hamburg – Berlin – Warsaw – Brest – Minsk Road	Road	No information	100,50	269,00	116,00
		Rail	No information	1,400 (1,590)	No information	No information

ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА ВОСТОЧНОГО РЕГИОНА ЕС, ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА И УКРАИНЫ

8.1. Характеристика региона

Наземный транспорт играет ключевую роль в социально-экономическом развитии и обеспечении интеграционных процессов, создавая условия для бесперебойных транспортно-экономических связей государств региона между собой и с третьими странами.

Транспортное пространство Беларуси, России, Казахстана и Украины охватывает территорию площадью около 21 млн. км² с населением свыше 217 млн. человек. Основу транспортного пространства данного региона составляет система наземных транспортных коммуникаций, включающая почти 130 тыс. км железных дорог, 1,3 млн. км автодорог общего пользования, 111,5 тыс. км водных путей.

Уровень технической оснащенности транспортных коммуникаций данных государств характеризуется следующими данными: в Республике Беларусь (РБ) электрифицировано 16,3% железнодорожной сети, в Республике Казахстан (РК) — 27,5%, в Российской Федерации (РФ) — 51,4%, в Украине — 45,6%. В среднем в республиках региона электрифицировано 35,2% железнодорожных путей (Таблица 8.1). Для сравнения: в странах Европейского союза, Японии и Китае этот показатель составляет соответственно 51%, 61% и 40%.

Густота сети на 1000 км² территории в среднем по государствам региона составляет 10,2 км железных дорог. Однако по отдельным странам она распределяется неравномерно: в Казахстане — 5,53 км, России — 5,1 Украине — 3,59. Наибольшая плотность железных дорог в Республике Беларусь — 26,67 км.

Что касается автомобильных дорог, то густота сети на 1000 км² территории в среднем по государствам региона равна 207,33 км. В то же время в Казахстане она равна 34,35 км, России — 57,51, Украине — 280,83, а в Беларуси — 456,63 км.

Парк грузовых автомобилей стран региона составил 6355 единиц, грузовых вагонов — 1225 тыс. штук. Грузооборот автомобильным транспортом составил 362 млрд. т-км, а железнодорожным — 2397 млрд. т-км, а морским транспортом — 80 млрд. т-км, в то время как авиационным — только 5 млрд. т-км.

Текущее состояние железнодорожного транспорта характеризуется следующими показателями (Таблица 8.2).

Как следует из таблицы 8.2, несмотря на достаточно большой парк подвижного состава стран региона, используется он крайне неравномерно. Так Беларусь, располагая собственным железнодорожным парком почти в 39 раз меньше, чем Россия, перевозит при этом только в 9 раз меньше грузов. В целом показатели эффективности использования данного парка самые низкие в России: они в 4,3 раза ниже, чем в Беларуси, в 2,8 раза — чем в Украине и в 2 раза — чем в Казахстане.

Таблица 8.1. Характеристики железнодорожной сети, км

	2001	2006	2007	2008	2009	2010
Республика Беларусь						
эксплуатационная длина	5533	5518	5515	5514	5511	5511.3
из них электрифицированные линии	894	897	897	897	897	898.2
Республика Казахстан						
эксплуатационная длина	13545	15021	15082	15082	15082	15079
из них электрифицированные линии	3725	4137	4144	4144	4144	4144
Российская Федерация						
эксплуатационная длина	86075	85245	85216	85155	85554	85710
из них электрифицированные линии	40962	42920	42911	42911	44000	44000
Украина						
эксплуатационная длина	22300	21900	21900	21700	21700	21700
из них электрифицированные линии	9100	9600	9700	9700	9700	9900

Источник: Статкомитет СНГ

Таблица 8.2. Текущее состояние железнодорожного и автомобильного транспорта

Показатель	Беларусь	Казахстан	Россия	Украина
Грузовой подвижной железнодорожный состав, тыс. ед.	28	108	1089	130
Объем перевозки грузов железнодорожным транспортом, млн. тонн	153	277	1382	469
Объем перевозки грузов железнодорожным транспортом, приходящийся на единицу подвижного состава, тыс.тонн/ед.пс	5,46	2,56	1,27	3,61
Износ железнодорожного подвижного состава	60	72	70	80
Количество грузовых автомобилей, тыс.шт	396	414	5545	1249
Объем перевозки грузов автомобильным транспортом, млн. тонн	173	2476	5663	1253
Объем перевозки грузов автомобильным транспортом, приходящийся на единицу подвижного состава, тыс.тонн/ед.пс	0,44	5,98	1,02	1,00
Износ грузового автомобильного транспорта	40	60	52	68

Источник: Транспортная политика ЕЭП: состояние и перспективы развития. Отчет ЕврАзЭС (2012)

В тоже время картина на автомобильном транспорте иная. Самые высокие показатели эффективности использования подвижного состава в Казахстане. Они в 13,6 раза выше, чем в Беларуси и почти в 6 раз выше, чем в России и Украине. Следовательно, имеются значительные резервы наращивания объемов перевозок как железнодорожным, так и автомобильным транспортом.

Необходимо отметить высокий износ подвижного состава, особенно в Украине. Самый низкий износ как железнодорожного, так и автомобильного транспорта в Беларуси, и самый высокий — Украине. При этом железнодорожный подвижной состав в Украине требует немедленного обновления, хотя он используется более эффективно, чем в России.

Высокий уровень износа существенно влияет на безопасность перевозок, а значит, и на потери экономики вследствие различных аварий.

8.2. Исследование инфраструктуры международных транспортных коридоров Беларуси, России, Казахстана и Украины

Глобализация международной торговли и наращивание транспортных перевозок настоятельно ставят вопрос о развитии и повышении эффективности существующих транспортных коридоров. Транспортные коридоры — это магистральные направления, обеспечивающие использование интермодальных технологий и различных видов транспорта, располагающие современными транспортными терминалами и перегрузочными мощностями. Использование коридоров позволяет значительно сократить расстояния, а значит и сроки доставки грузов.

Особая роль в повышении эффективности внешнеэкономической деятельности отводится международным транспортным коридорам (МТК). По определению Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН «международные транспортные коридоры — часть национальной или международной транспортной системы, которая обеспечивает значительные международные грузовые и пассажирские перевозки между отдельными географическими районами, включает в себя подвижной состав и стационарные устройства всех видов транспорта, работающих на данном направлении, а также совокупность технологических, организационно-правовых условий осуществления этих перевозок».

В настоящее время уже сложилась достаточно развитая сеть МТК, включающая 10 существующих и эффективно эксплуатируемых трансъевропейских транспортных коридоров. Линии девяти из них и основные принципы панъевропейской политики перевозок были приняты представителями 42 европейских министерств во время 2-й Панъевропейской конференции по транспорту на Крите в марте 1994. В 1997 г. в Хельсинки во время 3-й Панъевропейской конференции число коридоров увеличили до десяти. Одновременно были представлены на утверждение рекомендации для их расширения (Таблица 8.3).

В основу определения приоритетных коридоров были положены следующие принципы:

- ◇ через каждую страну Центральной и Восточной Европы должен проходить хотя бы один коридор;
- ◇ коридоры должны быть жизнеспособными, экономически эффективными и иметь реальные перспективы финансирования;

- ◇ параллельные коридоры, которые могли бы ослабить экономическую жизнеспособность и мощность основных, должны быть исключены из дальнейшего развития;
- ◇ отобранные для развития коридоры должны согласовываться с общей концепцией развития Европейской транспортной сети.

Определенные на Крите и в Хельсинки МТК затрагивают три вида транспорта: железнодорожный, автомобильный, водный.

Таблица 8.3. Панъевропейские транспортные коридоры

Номер коридора	Маршрут следования коридора
I	Север—Юг: Хельсинки — Таллинн — Рига — Каунас и Клайпеда — Варшава и Гданьск Ветвь А: (Via/Rail Hanseatica) — Рига — Калининград — Гданьск По Балтийскому морю (E67) — Хельсинки — Варшава.
II	Восток—Запад: Берлин — Познань — Варшава — Брест — Минск — Смоленск — Москва — Нижний Новгород
III	Брюссель — Аахен — Кёльн — Дрезден — Вроцлав — Катовице — Краков — Львов — Киев
IV	Дрезден/Нюрнберг — Прага — Вена — Братислава — Дьёр — Будапешт — Арад — Бухарест — Констанца / Крайова — София — Фессалоники / Пловдив — Стамбул
V	Восток—Запад: Венеция — Триест/Копер — Любляна — Марибор — Будапешт — Ужгород — Львов — Киев (протяжённость 1600 км) Ветвь А: Братислава — Жилина — Кошице — Ужгород Ветвь В: Риека — Загреб — Будапешт Ветвь С (E73): Плоче — Сараево — Осиек — Будапешт
VI	Север—Юг: Гданьск — Катовице — Жилина, западная ветвь Катовице — Брно
VII	(Дунай) Северо-запад—Юго-восток: — протяжённость 2300 км
VIII	Дуррес — Тирана — Скопье — Битола — София — Димитровград — Бургас — Варна (протяжённость 1300 км)
IX	Хельсинки — Выборг — Санкт-Петербург — Псков — Москва — Калининград — Киев — Любашёвка/Раздельная (Украина) — Кишинёв — Бухарест — Димитровград — Александрополис. Ветвь от Любашевки/Роздильны до Одессы. (протяжённость 3400 км) Ветвь А: Хельсинки — Санкт-Петербург — Москва Ветвь В: Калининград — Киев Ветвь С: Калининград — Вильнюс — Минск
X	Зальцбург — Любляна — Загреб — Белград — Ниш — Скопье — Велес — Фессалоники Ветвь А: Грац — Марибор — Загреб Ветвь В: Будапешт — Нови-Сад — Белград Ветвь С: Ниш — София — Димитровград — Стамбул через коридор IV Ветвь D: Велес — Прилеп — Битола — Флорина — Игуменица

Источник: Собственная разработка

Из всех критских коридоров два коридора проходят по территории Российской Федерации и Республики Беларусь (II и IX), и три — Украины (III, V и IX). Данные коридоры в 1997 году были продлены по территории России по следующим направлениям:

- ◇ Балтика (Санкт-Петербург) – Москва – Черное море (Ростов-на-Дону, Новороссийск);
- ◇ Москва – Астрахань;
- ◇ Запад (Берлин) – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород – Урал (Екатеринбург – Челябинск);
- ◇ Северный морской путь (Санкт-Петербург – Мурманск) — по северному морскому пути в восточные районы России, Японию, Южную Корею и Китай;
- ◇ Водный путь — из региона Черного и Азовского морей через Волго-Донской канал в Каспийское море.

Создание Таможенного союза и Единого экономического пространства, увеличение объемов взаимной торговли и кооперации требуют принятия адекватных мер для надежного транспортного обеспечения.

Таможенный союз Беларуси, России и Казахстана составляет основу ЕврАзЭС. Поэтому принятые странами ЕврАзЭС законодательные акты в полной мере использовались при формировании Таможенного союза. В отношении транспортной политики в 2008 году решением 20-го заседания Межгосударственного совета ЕврАзЭС на уровне глав правительств была утверждена концепция формирования Единого транспортного пространства ЕврАзЭС. В соответствии с данной концепцией обеспечение единства транспортного пространства Сообщества осуществляется путем формирования системы транспортных коридоров, включающей инфраструктурные объекты.

Разделом 3.3 концепции «Реализация совокупного транзитного потенциала Сообщества» предусматривается, что в период до 2020 года потребуется опережающее развитие транспортной и логистической инфраструктуры, чтобы обеспечить рост транзитного потенциала государств – членов ЕврАзЭС.

Предусмотрена модернизация имеющейся инфраструктуры транспортных маршрутов и постепенное приведение их в соответствие с требованиями европейского соглашения о международных автомагистралях 1975 года, европейского соглашения о международных магистральных железнодорожных линиях 1985 года, европейского соглашения о линиях международных комбинированных перевозок 1991 года, межправительственного соглашения об азиатских шоссейных дорогах 2004 года и межправительственного соглашения о трансазиатской железной дороге 2006 года, конвенций о дорожном движении, дорожных знаках и сигналах 1968 года.

Последовательная интеграция транспортных коммуникаций государств ЕврАзЭС в мировую транспортную систему предполагает расширение экспорта транспортных услуг и доступа перевозчиков стран Сообщества на мировые транспортные рынки; развитие евроазиатских транспортных связей, кооперацию и согласованное участие в международных проектах и программах в области транспорта.

В соответствии со стратегией создания и развития системы международных логистических центров (2008–2020 годы) на территории государств – членов ЕврАзЭС создается интегрированная транспортно-логистическая система.

В последние годы проведена большая работа по идентификации и анализу железнодорожных и автомобильных маршрутов, проходящих по территории государств Сообщества и обеспечивающих традиционно значительный объем взаимных и транзитных перевозок пассажиров и грузов. Наиболее значимые из них включены в перечень транспортных маршрутов, утвержденный Межгоссоветом ЕврАзЭС 18 апреля 2007 года.

В него входят пять основных автодорожных направлений, которые совпадают с важнейшими международными автомагистралями, входящими в европейскую (Е) и азиатскую (АН) дорожную сеть, и пять железнодорожных маршрутов, совпадающих с евроазиатскими коридорами Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), а также два смешанных (мультимодальных) маршрута «Север – Юг» — Панъевропейский транспортный коридор IX и «Запад – Восток» — Панъевропейский транспортный коридор II

Автомобильные маршруты включают:

- ◇ маршрут Панъевропейского транспортного коридора II «Запад – Восток»;
- ◇ маршрут Панъевропейского транспортного коридора IX «Север – Юг»;
- ◇ маршрут ЕврАзЭС №1;
- ◇ маршрут ЕврАзЭС №2;
- ◇ маршрут ЕврАзЭС №3;
- ◇ маршрут ЕврАзЭС №4;
- ◇ маршрут ЕврАзЭС №5.

Однако автомобильный маршрут ЕврАзЭС №5 по территории Беларуси, России, Казахстана и Украины не проходит. В то же время по территории Украины проходят три международных транспортных коридора: №3 – Краков – Львов – Киев, протяженностью 624 км; №5 – Ужгород – Львов – Киев, протяженностью — 821 км; №9, ответвление В — Калининград – Киев – Кишинев, протяженностью — 523 км.

Некоторые из этих коридоров на определенных участках пути совпадают:

- ◇ маршрут Панъевропейского транспортного коридора №2 «Запад – Восток» совпадает с ответвлением 1а Панъевропейского транспортного коридора № 9 «Север – Юг» на участке Минск – Москва протяженностью 652 км;
- ◇ маршрут ЕврАзЭС №1 совпадает с ответвлением 1а на участке Бишкек – Алматы протяженностью 238 км;
- ◇ маршрут ЕврАзЭС №2 совпадает с маршрутом Панъевропейского транспортного коридора №2 «Запад – Восток» на участке Брест – Москва протяженностью 1059 км;
- ◇ маршрут ЕврАзЭС №3 также совпадает с маршрутом Панъевропейского транспортного коридора №2 «Запад – Восток» на участке Брест – Москва протяженностью 1059 км, с маршрутом ЕврАзЭС №2 на участке Москва – Самара протяженностью 1052 км;
- ◇ маршрут ЕврАзЭС №4 совпадает с маршрутом ЕврАзЭС №2 на участке от Бреста до Челябинска протяженностью 2924 км и от Астаны до Бишкека протяженностью 1451 км.

Таким образом, общая протяженность рассмотренных автомобильных маршрутов, проходящих по территории Беларуси, России, Казахстана и Украины с учетом их совпадения на вышеуказанных участках, составляет 19735 км. При этом на Россию приходится 39,1%, Беларусь — 3,1%, Казахстан — 50,6% и Украину — 7,2%. (Рисунок 8.2).

Столь невысокая доля автомобильных маршрутов, приходящаяся на Российскую Федерацию, объясняется тем, что такие маршруты как Панъевропейский транспортный коридор №2, маршруты ЕврАзЭС №2, №3 и №4 проходят на значительных участках, протяженностью свыше 1000 км, по одному пути.

Рассмотрим более подробно каждый автомобильный маршрут, проходящий по территории региона.

Часть маршрута Панъевропейского транспортного коридора № 2 «Запад – Восток».

Основной маршрут: граница с Польшей – Брест – Минск – Смоленск – Москва – Владимир – Нижний Новгород. Протяженность — 1440 км.

Коридор предназначен для развития взаимных внешнеторговых перевозок между странами Евросоюза, Республикой Беларусь и Российской Федерацией, транзита по их территории грузов других государств – членов Таможенного Союза и третьих стран.

Общая стоимость ключевых проектов, которые предполагается реализовать до 2020 года в области развития автодорожной инфраструктуры Панъевропейского транспортного коридора №2 — около \$7 млрд. Самые масштабные:

строительство скоростной автомагистрали Москва – Смоленск – граница Республики Беларусь и участков новой Центральной кольцевой автомобильной дороги Московской области.

Маршрут Панъевропейского транспортного коридора № 9 «Север – Юг». Основ-

ной маршрут: граница с Финляндией (Торфяновка) – Санкт-Петербург – Великий Новгород – Тверь – Москва – Кашира – Тамбов – Борисоглебск – Волгоград – граница Казахстана (Котаявка). Протяженность — 2167 км.

Ответвления :

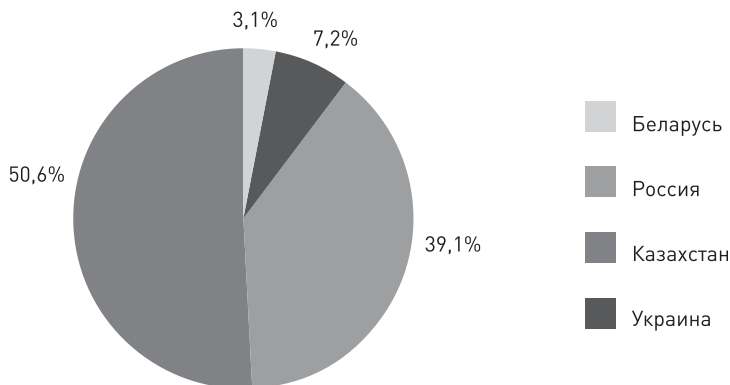
- а. Минск – граница Российской Федерации (Красное) – Москва (652 км);
- б. граница Российской Федерации (Котаявка) – Атырау – Доссор – Бейнеу – Актау (1174 км);
- с. граница Российской Федерации (Котаявка) – Атырау – Доссор – Бейнеу – Акжигит

Коридор предназначен для развития взаимных внешнеторговых перевозок между странами Балтийского моря, Таможенного Союза и Исламской Республикой Иран, а также транзита третьих стран в Иран через территорию государств Таможенного Союза.

Ключевые проекты, которые предполагается реализовать до 2020 года в области развития автодорожной инфраструктуры данного коридора — строительство новой скоростной автомагистрали Москва–Санкт-Петербург и участков новой Центральной кольцевой автодороги Московской области.

Рисунок 8.1

Доля Беларуси, России, Казахстана и Украины в общей протяженности автомобильных маршрутов, проходящих по их территории



Автомобильный маршрут ЕврАзЭС № 1. Основной маршрут: граница Украины – Волгоград – Астрахань – Атырау – Актау – Бейнеу – Кунград – Нукус – Бухара – Навои – Самарканд – Джизак – Ташкент – Шымкент – Тараз – Бишкек – Алматы – Сарыозек – Талдыкорган – Учарал – Таскескен – Аягоз – Георгиевка – Риддер (Усть-Каменогорск) – граница России. Протяженность – 5503 км.

Ответвления:

- 1а. Бишкек – Алматы – Хоргос – граница КНР (623 км);
- 1б. Ташкент – Андижан – Ош – Сары-Таш – Иркештам – граница КНР (741 км);
- 1в. Ташкент – Термез – граница Афганистана (684 км);
- 1г.*) Бухара – Алат – граница Туркменистана (746 км);
- 1д.*) Самарканд – Гузар – Термез – граница Афганистана (401 км).

Коридор предназначен для дальнейшего роста взаимных внешнеторговых перевозок между Украиной, Россией, Казахстаном и Кыргызстаном, расширения транзита грузов между Центральной Азией и Европой, а в перспективе — транзита между европейскими странами и КНР.

Самый масштабный проект, который предполагается реализовать до 2020 года — строительство участков автомагистрали Западная Европа – Западный Китай на территории Республики Казахстан.

Автомобильный маршрут ЕврАзЭС № 2. Основной маршрут: граница Польши – Брест – Минск – Смоленск – Москва – Рязань – Пенза – Самара – Уфа – Челябинск – Курган – Петропавловск – Астана – Караганда – Бурубайтал – Мерке – Кордай – Бишкек – Нарын – Торугарт – граница КНР/Кыргыстана. Протяженность – 5710 км.

Коридор предназначен для увеличения взаимных внешнеторговых перевозок между Республикой Беларусь, Российской Федерацией, Республикой Казахстан и Кыргызской Республикой, транзита грузов между Центральной Азией и Европой, а в перспективе — транзита между европейскими странами и Китайской Народной Республикой (КНР).

Самый масштабный проект маршрута – строительство участков автодороги М5 «Урал» (Москва – Рязань – Пенза – Самара – Уфа – Челябинск).

Автомобильный маршрут ЕврАзЭС № 3. Основной маршрут: граница Польши – Брест – Минск – Смоленск – Москва – Рязань – Пенза – Самара – Уральск – Актобе – Кызылорда – Шымкент – Тараз – Талас – Ош – Иркештам – граница КНР. Протяженность — 4715 км.

Ответвления:

- 3а. Ош – Сары-Таш – Карамык – Джиргатал – Душанбе – Турсунзаде – Сарыасия – Термез – граница Афганистана (729 км);
- 3б. Ош – Сары-Таш – Мургаб – перевал Кульма – Иркештам – граница КНР (262 км).

Коридор предназначен для увеличения взаимных внешнеторговых перевозок между Центральной Азией и Европой, а в перспективе – транзита между европейскими странами, Афганистаном и КНР по территории государств – членов ЕврАзЭС.

Самый масштабный проект — строительство участков автомагистрали Западная Европа – Западный Китай на территории Казахстана.

Автомобильный маршрут ЕврАзЭС № 4. Основной маршрут: граница Республики Польши – Брест – Минск – Смоленск – Москва – Рязань – Пенза – Самара – Уфа –

Челябинск – Кустанай – Астана – Караганда – Алматы – Кордай – Бишкек – Ош – Исфана – Хаджент – Душанбе – Дусты – Нижний Пяндж – граница Таджикистана/Афганистана. Протяженность — 6196 км.

Ответвление :

4а. Тюмень/Челябинск – Омск – Павлодар – Семипалатинск – Майкапчагай – граница КНР (1890 км).

Коридор предназначен для увеличения взаимных внешнеторговых перевозок между Республикой Беларусь, Российской Федерацией, Республикой Казахстан и Кыргызской Республикой, транзита грузов между Центральной Азией и Европой, а в перспективе – транзита между европейскими странами и КНР.

Самые масштабные проекты маршрута вне территории исследуемых государств: реабилитация участков Худжанд – Душанбе, Душанбе – Дусты и Душанбе – Нижний Пяндж, а также реконструкция тоннеля Истиклол.

8.3. Железнодорожные транспортные коридоры

Железнодорожные транспортные коридоры на данный момент являются приоритетным направлением реализации транзитного потенциала сухопутным путем. Они предназначены для развития взаимных внешнеторговых перевозок между странами Евросоюза и странами ЕврАзЭС и Украиной, транзита по их территории грузов других государств – членов Таможенного Союза и третьих стран. Такое положение сложилось благодаря развитости системы железнодорожной коммуникации на территории бывшего СССР.

В настоящее время можно выделить трансазиатские железнодорожные транспортные коридоры и транспортные коридоры Организации Сотрудничества Железных Дорог (ОСЖД). Трансазиатские транспортные коридоры на определенных направлениях в значительной степени охватывают коридоры ОСЖД. В этой связи можно выделить следующие трансазиатские транспортные коридоры: северный, центральный, южный, ТРАСЕКА, Север – Юг и два Панъевропейских транспортных коридора № 2 и № 9. Исследуем характеристики данных транспортных коридоров.

Северный трансазиатский коридор. Этот коридор считается наиболее развитым после Транссибирской магистрали. В ряде документов ЭСКАТО его называют «Вторым евразийским сухопутным мостом». Он пролегает от китайского порта Ляньюньган через центральный и северо-западный Китай до Казахстана и через Россию выходит на Западную Европу. Протяженность от Ляньюньгана до Роттердама составляет 10900 км.

Данный маршрут короче на 2500 км ТСМ и на 10500 км морского маршрута. После 1992 года китайская часть железнодорожной магистрали частично была модернизирована (примерно 4150 км). В настоящее время доля двухпутного участка составляет 89%, а электрической тягой оборудовано 29% всех путей. По мере промышленного развития северо-запада Китая магистраль постепенно электрифицируется, и прокладываются вторые пути на тех участках, где их нет.

Ширина железнодорожных путей в Китае и Казахстане различна — 1435 мм и 1520 мм соответственно. Это является одним из серьезных препятствий развития перевозок — замедляется время обработки вагонов. Контейнерные грузы перегружают с платформы на платформу с помощью специальных кранов.

На казахстанско-китайской границе на станции Достык (Казахстан) пропускная способность составляет 12 пар поездов в сутки по узкой (китайской) колее. На станции строятся новые погрузочные терминалы, на данный момент их уже восемь. Каждый терминал предназначен для погрузки и разгрузки различных грузов – тяжелых установок и механизмов, тарно-штучных, сыпучих грузов и контейнеров. Через станцию осуществляются контейнерные перевозки, которые составляют примерно 70% от общего объема перевозок. В основном это грузы, следующие в страны СНГ, Балтии и Европы. Планируемая мощность погранперехода свыше 300 тыс. ДФЭ в год.

Центральный трансазиатский коридор. Железнодорожная магистраль пролегает от казахстанско-китайской границы через Достык в Алматы и далее в Украину. Это наиболее короткий путь из Азии в Центральную Европу. Практически на всем протяжении пути по территории бывшего СССР дороги двухпутные и электрифицированные. Магистраль ведет в Польшу к погранпереходам Ягодин и Мостиска и в Словакию и Венгрию к погранпереходу Чоп.

Южный трансазиатский коридор. Из всех государств-членов ЕврАзЭС данный транспортный коридор проходит только через Казахстан. Однако, эта магистраль интересна с точки зрения возможного конкурентного маршрута. Направление также берет начало в Ляньюньгане и затем через Достык направляется в Алматы, после — в Ташкент, и далее в Иран и Турцию, после чего следует в порты Черного и Средиземного морей. На данном маршруте также имеются определенные сложности, связанные с шириной колеи. Перевалку приходится проводить два раза, а это существенно отражается на стоимости транспортировки грузов и замедляет процесс. При этом теряется главное преимущество сухопутных трансевразийских перевозок перед морскими — скорость доставки грузов. Иранский участок коридора протяженностью 2010 км является однопутным с дизельной тягой. На турецкой же территории железнодорожный состав в пути следования пересекает озеро Ван на пароме. На турецкой территории, по направлению к Стамбулу для выхода на Средиземное море и к Самсуну для выхода на Черное море, только 46% дорог электрифицировано и 10% имеют вторые пути.

ТРАСЕКА. Проект ТРАСЕКА это межгосударственная программа по развитию транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия. Казахстан участвует в проекте с мая 1993 года. Целью проекта является создание и развитие транспортного коридора Запад-Восток из Европы, через Кавказ и Каспийское море в Центральную Азию и далее в Китай.

В проекте Европейской Комиссии ТАСИС-ТРАСЕКА участвуют Республика Армения, Азербайджанская Республика, Республика Болгария, Грузия, Республика Казахстан, Республика Кыргызстан, Республика Молдова, Монголия, Румыния, Республика Таджикистан, Туркменистан, Республика Турция, Республика Узбекистан, Украина. Задача данных стран — в полной мере реализовать свои геополитические и экономические возможности через развитие транспортных сетей международного транспортного коридора «ТРАСЕКА», который официально признан международными организациями ЭСКАТО ООН и ЕКМТ как транзитный мост между Европой и Азией.

Проект включает в себя следующие направления: станция Достык – Ташкент – Ашхабад – Туркменбашы – Баку – Тбилиси – Потти, далее через паромные переправы в Одессу, Варну, Констанцу, Стамбул.

В рамках ТРАСЕКА задействованы железные дороги Азербайджана, Грузии и Грузинские порты на черном море — Поти и Батуми. Программой предусмотрено функционирование паромных переправ между городами Поти (Грузия) — Варна (Болгария), Поти — Бургас (Болгария), Поти — Одесса (Украина), Баку (Азербайджан) — Туркменбашы (Туркменистан), Баку — Актау (Казахстан).

Расстояния по ТРАСЕКА от Ташкента до: Бреста — 4200 км, Санкт-Петербурга — 4000 км, Бендер-Аббаса — 3900 км, Одессы — 4230 км, Батуми — 2900 км.

Предполагаемая пропускная способность ТРАСЕКА до 40 млн. тонн в год. Однако, паромная переправа Батуми-Поти-Ильичевск может обеспечить перевозку только 15-20 млн. тонн год. В настоящее время пропускная способность данной переправы составляет около 1 млн. тонн, а пропускная способность паромной переправы Баку – Туркменбашы с использованием пяти паромов — 2 млн. тонн.

По коридору осуществляются перевозки нефти и нефтепродуктов Туркменистана, хлопка и зерновых Узбекистана, контейнерных грузов из КНР.

Основным достоинством данного коридора является то, что он начинается в портах Черного моря, где заканчиваются многие Критские коридоры. Тем не менее, несмотря на большие надежды на данный коридор со стороны Евросоюза, за прошедшие после подписания документов почти 20 лет он так и не заработал в полную силу.

Трансазиатский транспортный коридор Север – Юг. В 2000 г. во время второй Евроазиатской конференции по транспорту было подписано межправительственное соглашение о международном транспортном коридоре «Север – Юг» между Россией, Ираном и Индией. В мае 2002 г. министры транспорта стран-участниц подписали протокол об официальном открытии этого коридора.

В настоящее время к соглашению присоединились Азербайджан, Армения, Беларусь, Казахстан, Оман, Сирия. Подали заявки на присоединение Турция и Украина. Среди возможных кандидатов рассматриваются Бахрейн, Туркменистан, Саудовская Аравия, Кувейт, ОАЭ, Индонезия, Малайзия, Шри-Ланка. Серьезную заинтересованность в эксплуатации маршрутов коридора проявляют Финляндия, Литва и ряд других европейских стран.

Общая протяженность маршрута от Санкт-Петербурга до порта Мумбаи (Бомбей) 7200 км. Он создан для привлечения транзитных грузопотоков из Индии, Ирана и других стран Персидского залива на российскую территорию (через Каспийское море), и далее в Северную и Западную Европу. Составными частями МТК «Север-Юг» стали международные транспортные коридоры № 9 и № 2, транспортная инфраструктура Волги и Дона, в том числе Волго-Балтийский и Волго-Донской каналы, порты Астраханской области (Астрахань, Оля) и Дагестана (Махачкала).

Маршрут «Север–Юг» опирается на мощную и разветвленную сеть транспортных коммуникаций России, Ирана, Казахстана и ряда других стран. Значительная часть коридора «Север – Юг» проходит по железным дорогам России, на которые приходится в зависимости от маршрута 33–53% от общей протяженности сухопутной части коридора. Стержневым направлением для российской стороны в рамках МТК является: Бусловская – Санкт-Петербург – Москва – Рязань – Кочетовка – Ртищево – Саратов – Волгоград – Астрахань, протяженностью 2513 км.

ОАО «РЖД» заинтересовано в формировании целостной железнодорожной инфраструктуры международного транспортного коридора «Север – Юг» — создании сухопут-

ного моста протяженностью около 4,5 тыс. км от Балтики до порта Бендер-Аббас в Персидском заливе, который соединит Северо-Западную и Центральную Европу со странами Ближнего и Среднего Востока и Южной Азии.

Цели создания международного транспортного коридора «Север – Юг»:

- ◇ повышение эффективности транспортных связей для организации перевозок пассажиров и товаров по МТК «Север – Юг»;
- ◇ содействие доступу на международный рынок услуг железнодорожного, автомобильного, морского, речного и воздушного транспорта государств-сторон соглашения;
- ◇ содействие увеличению объемов международных перевозок пассажиров и товаров;
- ◇ обеспечение безопасности движения транспортных средств, сохранности товаров и охраны окружающей среды в соответствии с международными стандартами;
- ◇ гармонизация транспортной политики, а также правового регулирования в сфере транспорта;
- ◇ создание недискриминационных условий доступа для поставщиков транспортных услуг на различных видах транспорта в пределах МТК «Север – Юг».

Значительная часть международного транспортного коридора (МТК) «Север – Юг» проходит по территории России. Сухопутная часть коридора «Север – Юг», проходящая по Российским железным дорогам от границы с Финляндией до Каспийского моря, составляет около 3 тыс. км, и на северном участке совпадает с МТК IX. От этого магистрального направления имеются выходы на страны Балтийского региона, Украину, Беларусь, а через них на сеть железных дорог Восточной и Западной Европы.

Стержневым направлением развития транзитных и внешнеторговых грузопотоков в рамках коридора «Север – Юг» является железнодорожное направление Бусловская – Санкт-Петербург – Москва – Рязань – Кочетовка – Ртищево – Саратов – Волгоград – Астрахань протяженностью 2513 км.

Основные преимущества МТК «Север – Юг» перед другими маршрутами (в частности перед морским маршрутом через Суэцкий канал) заключаются в сокращении в два и более раза расстояния перевозок. При этом стоимость перевозки контейнеров из Германии и Финляндии в Индию будет существенно меньше, чем стоимость транспортировки по морскому пути.

Маршруты следования грузов по МТК «Север – Юг» с использованием разных видов транспорта:

- ◇ Транскаспийский: через порты Астрахань, Оля, Махачкала. Участие железных дорог в этом варианте заключается в подвозе грузов в порты и вывозе их из портов;
- ◇ по восточной ветви коридора: прямое железнодорожное сообщение через Казахстан, Узбекистан и Туркменистан с выходом на железнодорожную сеть Ирана по пограничному переходу Теджен – Серахс;
- ◇ по западной ветви коридора: направление Астрахань – Махачкала – Самур, далее по территории Азербайджана с выходом в Иран через пограничную станцию Астара. Или от Самура через территории Азербайджана и Армении с выходом в Иран через пограничную станцию Джульфа.

По экспертной оценке, товарный рынок МТК «Север – Юг» оценивается в 25–26 млн. тонн к 2015 году.

В 2007 г. в Тегеране Иран, Казахстан и Туркмения подписали меморандум о строительстве новой прикаспийской железнодорожной линии Узень – Гызылгая – Берекет –

Этрек – Горган с последующим выходом на сеть российских железных дорог. Общая протяженность линии составит 670 км (130 км — по Казахстану, 470 км — по Туркмении и 70 км — по Ирану). Новая линия на 600 км короче существующего сообщения через Серахс.

На нынешнем этапе МТК «Север-Юг» работает преимущественно в направлении с юга на север для перевозки товаров из Индии в Россию. Транзитный грузопоток с севера на юг по МТК в Индию практически отсутствует, и в России скапливается значительное количество порожних контейнеров индийских компаний, в основном, из-за отсутствия обратного потока товаров из России в направлении Индии.

Для максимальной реализации потенциальных возможностей МТК «Север-Юг» перед российской стороной стоит задача модернизации астраханского транспортного узла, дальнейшее развитие портовых мощностей которого возможно за счет продолжения строительства порта Оля, способного с выходом на проектную мощность перерабатывать до 8 млн. тонн сухих грузов в год.

Также формируется новый интермодальный маршрут, по которому организуется доставка контейнерных грузов через Россию в Иран. Совместно с партнерами в Азербайджане и Иране решается вопрос о налаживании прямого сухопутного сообщения по западному побережью Каспийского моря со строительством новой линии железной дороги Казвин – Астара (иранская) – Астара (азербайджанская). Подписано соглашение между Россией, Ираном и Азербайджаном о создании консорциума для сооружения этой линии, в рамках которого предусматривается учреждение ряда компаний, обмен проектами строительства и разработка на этой основе бизнес-плана. Ориентировочная пропускная способность железной дороги составит до 10 млн. тонн на первом этапе и в дальнейшем будет увеличена до 15 млн. тонн в год.

Панъевропейский транспортный коридор № 2. Особый интерес представляет второй Панъевропейский транспортный коридор протяженностью 1830 км, пролегающий от Берлина через Варшаву, Минск, Москву до Нижнего Новгорода. Данный транспортный коридор необходим не только России и Беларуси, по территории которых он проходит, но и другим государствам-членам ЕврАзЭС, обеспечивающим транзитные перевозки из стран Азиатско-Тихоокеанского региона, а также ввоз и вывоз товаров в Западную Европу. С использованием этого коридора Казахстан совместно с Россией осуществляют перевозки в направлении Китай – Западная Европа, транспортируя кроме китайских, японские, корейские, малазийские, индонезийские, сингапурские, тайландские и другие грузы. В этом направлении на протяжении многих лет развивался транспортный коридор Москва – Екатеринбург – Омск – Новосибирск – Иркутск с выходом на порты Находка и Ванино, а также через станции Забайкальск, Гродеково и Наушки в Китай. С открытием в 1992 году пограничного железнодорожного перехода Дружба–Алашанькоу, между Казахстаном и Китаем появилась возможность значительно сократить расстояние перевозок в этом направлении. Так, расстояние перевозок от порта Ляньюньган (Китай) до Москвы через станцию Дружба на 670 км короче, нежели через ст. Наушки, а от Гонконга — на 860 км. Кроме того, к данному маршруту также тяготеют грузоперевозки из Кыргызстана, Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана в Москву и далее по Второму Критскому коридору в Европу. В первую очередь, это традиционно экспортируемый товар этих стран — хлопок, а также нефтеналивные грузы из Казахстана, Узбекистана и Туркменистана.

Панъевропейский транспортный коридор № 9 проходит по территории Финляндии, Литвы, Беларуси, России, Украины, Молдовы, Румынии, Болгарии и Греции. Он является наиболее протяженным — около 3 тыс. км.

Основной маршрут: Хельсинки – Бусловская – Санкт-Петербург – Москва – Суземка – Киев – Любашевка (с ответвлением на Одессу) – Кишинев – Бухарест – София – Александруполис (с ответвлением на Киев) – Минск – Вильнюс – Калининград/Вильнюс – Клайпеда.

Основная часть российского участка коридора имеет протяженность около 1313 км и на всем своем протяжении электрифицирована и представлена двухпутными (за исключением участка Выборг – Бусловская) линиями.

Общевропейский транспортный коридор № 9 в сочетании с МТК № 2 имеет огромный потенциал в обеспечении транспортных связей между Европой и Азией. Северные части коридора №9 Хельсинки – Санкт-Петербург – Москва и Калининград – Минск – Киев – Москва обеспечивают выход европейским странам на Дальний Восток и страны Азиатско-Тихоокеанского региона, в Центральную Азию, Закавказье, Иран и другие страны Персидского залива, а также Пакистан и Индию.

Большое значение придается развитию и усилению направления Москва – Брянск – Суземка, обеспечивающему выход на железные дороги Украины.

8.4. Транспортные маршруты ОСЖД

Исследования показывают, что доля международных перевозок в общем объеме грузооборота железнодорожным транспортом в России составляет 90%, в Казахстане — до 72%, Беларуси — 87%, Украине — около 70%. В основном данные грузоперевозки в Евроазиатском направлении осуществляются по транспортным коридорам Организации Сотрудничества Железных Дорог. ОСЖД является международной организацией, созданной на совещании министров железнодорожного транспорта в 1956 году. Главными ее целями является развитие международных грузовых и пассажирских перевозок, создание единого железнодорожного транспортного пространства в Евроазиатском регионе, повышение конкурентоспособности трансконтинентальных железнодорожных направлений, а также содействие техническому прогрессу и научно-техническому сотрудничеству в области железнодорожного транспорта.

В работе ОСЖД как межправительственной организации участвуют 27 стран: Азербайджан, Албания, Беларусь, Болгария, Венгрия, Вьетнам, Грузия, Иран, Казахстан, Китай, КНДР, Куба, Киргизия, Латвия, Литва, Молдова, Монголия, Польша, Россия, Румыния, Словакия, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Украина, Чехия и Эстония. Кроме того, в качестве наблюдателей участвуют Немецкая, Французская, Греческая, Финская, Сербская железные дороги.

Транспортировка грузов и пассажиров осуществляется по тринадцати коридорам ОСЖД:

№ 1 ОСЖД (Транссиб) — самый длинный коридор в мире – проходит по территории Польши, Латвии, Литвы, Эстонии, Беларуси, России, Казахстана, Узбекистана, Китая, Монголии, КНДР. Его протяженность с ответвлениями достигает 24 800 километров;

№ 2 ОСЖД — проходит по территории России, Казахстана, Китая, Вьетнама. Общая протяженность коридора с ответвлениями достигает 15212 километров;

№ 3 ОСЖД — проходит по территории Польши, Украины и России. Общая длина составляет 2209 километров;

№ 4 ОСЖД — пролегает по территории Чехии, Словакии, Польши, Венгрии и Украины. Общая протяженность с ответвлениями составляет 2711 километров;

№ 5 ОСЖД — проходит по территории Венгрии, Словакии, Украины, России, Казахстана, Грузии, Азербайджана, Молдовы, Китая и Кыргызстана. Протяженность основной трассы составляет 11486 километров;

№ 6 ОСЖД — пролегает по территории Чехии, Словакии, Венгрии, Румынии, Сербии, Болгарии, Греции, Турции, Ирана и Туркменистана. Общая протяженность коридора с ответвлениями составляет 12 442 километра;

№ 7 ОСЖД — проходит по территории Польши и Украины. Протяженность составляет 1520 километров;

№ 8 ОСЖД — проходит по территории Украины, России, Казахстана, Узбекистана, Туркменистана. Общая протяженность коридора с ответвлениями составляет 5115 километров;

№ 9 ОСЖД — пролегает по территории Беларуси, Литвы, России. Протяженность коридора с ответвлениями составляет 845 километров;

№ 10 ОСЖД — проходит по территории Грузии, Азербайджана, Туркменистана, Узбекистана, Кыргызстана, Таджикистана, Казахстана (наземная часть) с использованием паромных переправ из Болгарии, Румынии и Украины в грузинские морские порты (Поти, Батуми), а также из Баку в Туркменистан и Актау. Общая протяженность наземной части коридора — 7437 километров без паромных трасс, которые составляют 1410 километров (1100 км — паромная трасса через Черное море, 310 км — через Каспийское море). Общая протяженность коридора, включая паромные трассы, составляет 8847 километров;

№ 11 ОСЖД — проходит по территории России, Азербайджана и Ирана. Общая протяженность коридора с ответвлениями — 7891 километр. Основное направление — 5576 километров, с ответвлениями — 7891 километр;

№ 12 ОСЖД — проходит по территории Молдовы, Румынии и Болгарии. Общая протяженность коридора — 1461 километр;

№ 13 ОСЖД — проходит по территории Польши, Литвы, Латвии, Эстонии и России. Протяженность коридора составляет 1497 километров.

К железнодорожным маршрутам, проходящим по странам Таможенного Союза и Украины, относятся следующие маршруты:

- ♦ транспортный коридор «Север – Юг» — Россия, Казахстан;
- ♦ Панъевропейский коридор № 2 — Беларусь, Россия;
- ♦ № 1 ОСЖД — Беларусь, Россия, Казахстан;
- ♦ № 2 ОСЖД — Россия, Казахстан;
- ♦ № 3 ОСЖД — Украина, Россия;
- ♦ № 5 ОСЖД — Украина, Россия, Казахстан;
- ♦ № 7 ОСЖД — Украина;
- ♦ № 8 ОСЖД — Украина, Россия, Казахстан;
- ♦ № 9 ОСЖД — Беларусь, Россия;
- ♦ № 10 ОСЖД — Казахстан;
- ♦ № 11 ОСЖД — Россия;
- ♦ № 13 ОСЖД — Россия.

Общая протяженность всех вышеуказанных железнодорожных маршрутов, расположенных на территории России, Беларуси, Казахстана и Украины составляет 47210 км (Таблица 8.4). Наибольшую протяженность (9891 км) имеет маршрут №1 Брест — дальневосточные порты Приморского края РФ.

Таблица 8.4. Протяженность маршрутов по территории стран Таможенного Союза и Украины

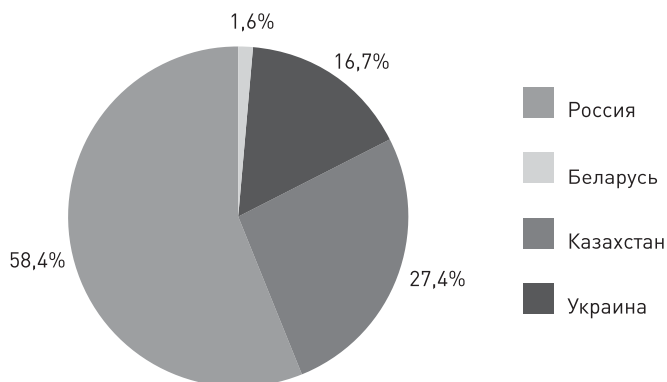
Маршрут	Протяженность маршрута по территории			
	России	Беларуси	Казахстана	Украины
Север-Юг	2513	-	-	-
Критский коридор II	883	603	-	-
ОСЖД № 1	9288	603	-	-
ОСЖД №2	2842	-	2544	-
ОСЖД №3	501	-	-	1066
ОСЖД №5	2479	-	1842	1337
ОСЖД №7	-	-	-	920
ОСЖД №8	1205	-	1355	960
ОСЖД №9	1333	158	-	676
ОСЖД №10	-	-	2863	9
ОСЖД №11	5372	-	-	-
ОСЖД №13	159	-	-	-
ТРАСЕКА	-	-	4327	975
Итого	27575	761	12931	5943

Источник: Собственная разработка

При этом на Россию приходится 58,4%, Беларусь — 1,6%, Казахстан — 27,4%, Украину — 12,6% (Рисунок 8.2).

Рисунок 8.2

Доля протяженности железнодорожных маршрутов России, Беларуси, Казахстана и Украины. Источник: Собственная разработка



Рассмотрим более подробно возможности грузодвижения по указанным МТК.

Что касается коридоров Север – Юг и второго Критского коридоров, то их характеристики были рассмотрены ранее.

Маршрут ОСЖД № 1 самый длинный в мире — проходит по территории Польши, Латвии, Литвы, Эстонии, Беларуси, России, Казахстана, Узбекистана, Китая, Монголии, КНДР. На территории России он совпадает с Транссибирской магистралью. Данная магистраль в течение десятков лет является главной железнодорожной артерией России, связывающей европейскую Россию с промышленными регионами Сибири, Урала и Дальнего Востока. Протяженность ТСМ — 9288 км, строительство магистрали было завершено в 1903 году; к 2002 году вся сеть была электрифицирована. Транссиб связан с китайскими, северокорейскими, монгольскими железными дорогами. В центральноевразийском регионе соединен с железными дорогами республик Центральной Азии через Казахстан. В европейской части — с Западной Европой через Беларусь. Технические возможности Транссиба позволяют сейчас перевозить до 250–300 тыс. ДФЭ международного транзита. В перспективе объем транзитных перевозок с учетом полной модернизации магистрали и с использованием БАМа может составлять до 1 млн. ДФЭ в год. На дальнейшую модернизацию Транссиба с целью оптимизации пропускной способности специальных контейнерных поездов до 2015 года ОАО «РЖД» направит около \$1.5 млрд.

Технические возможности ТСМ позволяют освоить объемы перевозок грузов до 100 млн. тонн в год, в том числе международного транзита в контейнерах на уровне 200 тыс. ДФЭ из стран АТР в Европу и ЦА. В настоящее время по ТСМ курсирует 15 контейнерных поездов. Время прохождения поездов по конкретным маршрутам составляет от Ст. Находка-Восточная до: Бреста — 12.5 суток, ст. Бусловская — 9.5–11.5 суток, Берлина — 14.5 суток, погранпереходов Чоп — 13.5 суток, Локоть — 8 суток, Наушки — 5 суток, Автово — 9.5 суток; от Ст. Забайкальск до: Москвы — 12 суток, Смоленска — 13 суток.

Скорость движения ускоренных контейнерных поездов по Транссибирской магистрали составляет около 1200 километров в сутки. Для сокращения времени нахождения транзитных контейнеров в портах и на пограничных станциях введены упрощенные таможенные процедуры, что сократило время нахождения контейнеров на станции с 3–5 суток до нескольких часов.

Действие упрощенного порядка таможенного оформления и контроля транзитных товаров, перевозимых в контейнерах по Транссибирской магистрали, распространено на контейнеры назначением в третьи страны на всех направлениях.

Маршрут ОСЖД № 2 проходит по территории четырех стран: России – Казахстана – Китая – Вьетнама. Общая протяженность коридора с ответвлениями составляет 13 129 км.

Основное направление: Москва – Казань – Екатеринбург – Курган – Петропавловск – Астана – Достык – Алашанькоу – Урумчи – Чженчжоу – Суйчжоу – Ляньюньган. Протяженность 8 212 км.

Ответвления:

- 2а. Дема – Карталы – Тобол – Астана, протяженность 1 307 км;
- 2б. Чженчжоу – Хэнъян – Цзюлун, протяженность 1 757 км;
- 2в. Суйчжоу – Шанхай, протяженность 658 км;
- 2г. Хэнъян – Лючжоу – Наньнин – Ханой, протяженность 1 194 км.

Российский участок коридора обслуживает 4 терминала для обработки средне- и крупнотоннажных контейнеров, Казахстанский — 4 терминала, Китайский — 7 терминалов.

Данный коридор, обслуживающий в основном перевозки грузов в сообщении между Россией и Китаем, а также в меньшей степени между Китаем и европейскими странами, является одним из наиболее предпочтительных маршрутов транспортировки грузов между Россией и Китаем.

Маршрут ОСЖД № 3 проходит по территории трех стран: Польши, Украины и России. Общая протяженность коридора составляет 2246 км.

Основное направление: Згожеlec – Вроцлав – Ополе – Катовице – Краков – Медыка – Мостиска – Львов – Жмеринка – Киев – Зерново – Суземка – Москва.

Протяженность железнодорожной линии основного направления транспортного коридора ОСЖД № 3 составляет 2246 км, из которых 679 км проходят по территории Польши, 1066 км — по территории Украины, 501 км — по территории Российской Федерации. Направление в основном состоит из двухпутных электрифицированных участков, за исключением двух участков на территории Польши общей протяженностью 170 км. Коридор ответвлений не имеет.

На трассе коридора функционируют терминалы для обработки крупнотоннажных контейнеров: Польских — 2, Украинских — 4, Российских — 2.

По участкам коридора транспортируется основной поток транзитных грузов, следующих в сообщении Восток – Запад. Техническая оснащенность коридора является достаточной для обеспечения существующего и перспективного грузопотоков.

Маршрут ОСЖД № 5 проходит по территории Украины, России и Казахстана.

Основной маршрут: Валуйки – Пенза – Курган – Пресногорьковская – Кокшетау – Актогай – Достык. Протяженность — 4618 км.

Ответвление:

5ж. Ртищево – Озинки – Арысь – Луговая – Алматы – Достык (4238 км); Луговая – Бишкек – Рыбачье (322 км).

Маршрут ОСЖД № 7 проходит по территории двух стран – Польши и Украины. Основное направление: Гданьск – Варшава – Люблин – Дорохуск – Ягодин – Ковель – Здолбунув – Казатин – Жмеринка – Раздельная – Одесса.

Протяженность железнодорожной линии основного направления транспортного коридора ОСЖД № 7 составляет 1532 км, из которых 612 км проходят по территории Польши, 920 км — по территории Украины.

В основном все участки — двухпутные и электрифицированные, за исключением двух участков на территории Украины: граница с Польшей – Ягодин – Ковель (двухпутный — один путь шириной 1520 мм, второй — шириной колеи 1435 мм — неэлектрифицированный длиной 66 км) и Ковель – Киверцы (однопутный электрифицированный длиной 71 км). Ответвлений нет.

На трассе функционируют по два терминала в каждой стране для обработки крупнотоннажных контейнеров.

По участкам коридора транспортируется основной поток транзитных грузов, следующих в сообщении Балтийское море – Черное море.

Маршрут ОСЖД № 8 проходит по территории пяти стран: Украины, России, Казахстана, Узбекистана, Туркменистана. Общая протяженность коридора составляет 5196,18 км.

Основное направление: Фастов – Знаменка – Нижнеднепровск Узел – Красная Могила – Гуково – Лихая – Волгоград – Верхний Баскунчак – Аксарайская – Макат – Бейнеу – Найманкуль – Нукус – Учкудук – Навои. Общая протяженность основного направления составляет 3747,98 км.

Ответвления :

8 а Найманкуль – Чарджоу. Протяженность 531,5 км.

8 б Макат – Кандагач – Орск – Карталы. Протяженность 916,7 км.

Общая протяженность ответвлений — 1448,2 км.

На направлении коридора функционируют терминалы для обработки крупнотоннажных контейнеров: на территории Украины — 3, Казахстана — 1, Узбекистана — 2. На территории России по направлению коридора терминалы отсутствуют.

Маршрут ОСЖД № 8 является естественным продолжением «критских» международных транспортных коридоров № III и № V от узла Фастов (Украина) в юго-восточном направлении. Коридор является связующим звеном между Европой и Азией.

Ответвление коридора по территории Казахстана (Макат – Кандагач – Орск – Карталы) обеспечивает связь Северо-Западного Казахстана с Южно-Уральским регионом Российской Федерации.

Узбекский участок (Найманкуль – Нукус – Учкудук – Навои) по своему географическому положению является основным связующим звеном оси Восток-Запад.

Техническая оснащенность коридора является достаточной для обеспечения существующего и перспективного грузопотоков.

Маршрут ОСЖД № 9 проходит по территории трех стран: Беларуси – Литвы – России. Общая протяженность коридора с ответвлением составляет 857 км.

Основное направление: Минск – Кайшядорис – Клайпеда/Драугисте. Протяженность 582 км.

Ответвление :

9 а. Кайшядорис – Калининград. Протяженность 275 км.

Литовский участок коридора обслуживает 4 терминала для обработки крупнотоннажных контейнеров, Белорусский — 1 терминал, Российский — 2 терминала.

Технический уровень инфраструктуры транспортного коридора ОСЖД № 9, кратчайшим путем соединяющего столицу Литовской Республики – Вильнюс, порт Клайпеда и Калининградскую область Российской Федерации с крупными промышленными регионами на Востоке через Республику Беларусь, является одним из важнейших приоритетов интеграции в транспортную сеть ОСЖД и Евросоюза и обеспечения высокого уровня транспортных услуг.

Маршрут ОСЖД № 10 проходит по территории 10 стран: Украины, Болгарии, Румынии, Грузии, Азербайджана, Узбекистана, Туркменистана, Кыргызстана, Казахстана, Таджикистана.

Из портов Болгарии (Варна, Бургас) и Украины (Ильичевск) — паромное сообщение с портами Грузии (Поти и Батуми) для вагонов колеи 1520 мм. Изучается возможность переустройства паромного комплекса Батуми на колею 1435 мм, что позволит организовать паромные сообщения с Констанцей (Румыния).

Из Азербайджана (Баку) организовано паромное сообщение с портами Туркменистана (Туркменбашы) и Казахстана (Актау).

Основное направление: Одесса/Ильичевск/Констанца/Варна/Бургас – Поти – Тбилиси – Баку – Туркменбашы – Сапармурат Туркменбашы – Бухара – Джизак – Хаваст – Ташкент – Арысь – Луговая – Актогай, далее по коридору № 2.

Общая протяженность основного направления (без расстояний, которые преодолеваются паромами) составляет 5106 км. Протяженность ответвлений — 3608 км. Протяженность паромной трассы — 1410 км (1100 км — паромная трасса через Черное море, 310 км — паромная трасса через Каспийское море). Общая протяженность железнодорожных участков коридора с ответвлениями, включая паромные трассы, составляет — 8847 км

Ответвления:

10а. Баку – Актау – Бейнеу – Макат – Кандагач, далее по коридору 5-ж. Протяженность 1097 км.

10 а' Ашхабад – Каракум – Ичогуз – Рашогуз. Протяженность 522 км.

10 б. Луговая – Бишкек – Рыбачье. Протяженность 323 км.

10в. Хаваст – Бекабад – Канибадам – Коканд – Андижан – Карасу – Ош/Джалал-Абад. Протяженность 467 км.

10г. Бухара – Карши – Ташгузар /Талимарджан – Бойсун – Кумкурган – Душанбе/ Термез – Галаба – Хайратон/ Курган-Тюбе. Протяженность 1198 км.

На направлении коридора функционируют терминалы для обработки крупнотоннажных контейнеров: на территории Грузии — 9, Азербайджана — 2, Узбекистана — 10, Кыргызстана — 3, Казахстана — 4.

Коридор обеспечивает возможность безперегрузочного железнодорожного сообщения на всем протяжении от Дружбы (Казахстан) до Черноморских портов: Ильичевск (Украина), Варна и Бургас (Болгария), Констанца (Румыния), с дальнейшим выходом на сеть сухопутных транспортных коридоров.

Техническая оснащенность коридора является достаточной для обеспечения существующего и перспективного грузопотоков.

Маршрут ОСЖД № 11 проходит по территории России, Азербайджана, Ирана. Он обеспечивает связи стран Северо-Западной Европы со странами Персидского залива и Индийского океана. Маршрут коридора № 11 ОСЖД в основном совпадает с маршрутом международного транспортного коридора «Север-Юг».

Основное направление: Бусловская – Выборг – Санкт-Петербург – Бологое – Москва – Кочетовка – Ртищево – Саратов – Волгоград – Верхний Баскунчак – Астрахань – Карлан Юрт – Махачкала – Баку – Османлы Новые – Астара – Решт – Казвин – Тегеран – Бафк – Бендер Аббас.

Протяженность основного направления по территории России составляет 3057 км, по территории Азербайджана — 511 км, по территории Ирана — 2014 км.

Ответвления:

11 а. Кочетовка – Лиски – Ростов Главный – Тимашевская – Новороссийск. Протяженность 1187 км.

11б. Ростов Главный – Армавир – Гудермес – Карлан Юрт. Протяженность 816 км.

11 в. Тимашевская – Краснодар – Кривенковская – Адлер. Протяженность 312 км.

На направлении коридора функционируют терминалы для обработки среднетоннажных и крупнотоннажных контейнеров: на территории России — 11, Азербайджана — 7, Ирана — 1.

Техническая оснащенность коридора является достаточной для обеспечения существующего и перспективного грузопотоков.

Маршрут ОСЖД № 13 проходит по территории пяти стран: России, Эстонии, Латвии, Литвы, Польши.

Основное направление: Таллинн/Санкт-Петербург – Тапа – Валга – Рига – Шяуляй – Каунас – Шяштокай – Тракишки – Сувалки – Бялосток – Варшава. Протяженность — 1497 км, из которых 355 км проходят по территории Польши, 334 км — по территории Литвы (из них 22 км шириной колеи 1435 мм), 242 км — по территории Латвии, 406 км — по территории Эстонии и 160 км — по территории России.

Ответвлений нет.

На трассе коридора функционируют сортировочные станции: Радвилишкис (Литва), Шкиротава (Латвия), Юлемисте (Эстония), а также контейнерные терминалы (Шяштокай, Каунас, Мууга, Рига-Краста, Лиепая, Вентспилс, Кингисеп, Гатчина Тов. Балтийская, Антропшино, Шушары и Санкт-Петербург Тов. Витебский), из которых 7 обеспечивают переработку крупнотоннажных контейнеров: Российский — 1, Эстонский — 1, Латвийских — 4, Литовских — 2.

По участкам коридора транспортируется основной поток транзитных грузов, следующих в порты Балтийских стран, а также в Санкт-Петербург.

Техническая оснащенность коридора является достаточной для обеспечения существующего и перспективного грузопотоков.

Транспортные коридоры Украины. Географическое положение Украины представляет большой интерес с точки зрения как международных, так и национальных транспортных коммуникаций. Украина располагает мощным промышленным сектором тяжелой индустрии и развитым сельским хозяйством. Следовательно, экспортно-импортный потенциал страны огромный. В этой связи целесообразно исследовать дорожную инфраструктуру Украины. Все железнодорожные маршруты, проходящие через Украину, включены в маршрутную сеть ОСЖД и были подробно исследованы ранее. Поэтому основное внимание уделим автодорожным маршрутам.

Международные автомобильные дороги Украины — это автодороги государственного значения Украины, по маршруту которых проходят Международные транспортные коридоры и/или автомагистрали, которые входят в Европейскую сеть основных, промежуточных, соединительных автодорог и ответвлений, и имеют соответствующую международную индексацию и обеспечивают международные автомобильные перевозки. В своем обозначении имеют букву «М». Общая протяженность маршрутов 23-х международных автодорог Украины составляет 8093,9 км.

По территории Украины проходят международные транспортные коридоры:

- ◇ транспортный коридор Польша-Украина. Маршрут Гданьск-Одесса (Балтийское море Черное море). Протяженность коридора — 1816 км, в том числе по Украине:
- ◇ железнодорожный путь — 918 км, автодороги — 1208 км (в том числе ответвления — 247,1 км);

- ◇ Панъевропейский транспортный коридор № 9 Финляндия, Россия, Украина, Беларусь, Молдова, Румыния, Греция. Маршрут Хельсинки – Санкт-Петербург – Витебск – Киев – Одесса – Кишинев – Пловдив – Бухарест – Александрополис. Протяженность коридора — 3400 км, в том числе по Украине: железнодорожный путь — 1496 км, автодороги — 996 км (в том числе ответвления — 152 км и 242 км);
- ◇ Панъевропейский транспортный коридор № 5 Италия, Словения, Венгрия, Украина
- ◇ Маршрут Триест – Любляна – Будапешт – Братислава – Чоп – Ужгород – Львов. Протяженность коридора — 1595 км, в том числе по Украине: железнодорожный путь — 266 км, автодороги — 338 км (в том числе ответвления — 47 км);
- ◇ Панъевропейский транспортный коридор № 3 Германия, Польша, Украина. Маршрут Берлин (Дрезден) – Вроцлав – Львов – Киев. Протяженность коридора — 1640 км, в том числе по Украине: железнодорожный путь — 694 км, автодороги — 611 км;
- ◇ транспортный коридор Европа-Азия. Маршрут Краковец – Львов – Ровно – Житомир – Киев – Полтава – Харьков – Дебальцево – Изварино;
- ◇ Евроазиатский транспортный коридор Маршрут Одесса – Николаев – Херсон – Джанкой – Керчь;
- ◇ транспортный коридор Черноморское Экономическое Сотрудничество. Маршрут Рени – Измаил – Одесса – Николаев – Херсон – Мелитополь – Бердянск – Новоазовск.

В состав международных автодорог Украины входят две автомагистрали: Автомагистраль Киев – Борисполь и Автомагистраль Харьков – Перещепино – Новомосковск.

Рассмотрим маршруты в соответствии с Европейской и национальной индексацией. Это международные автомобильные дороги (International Highway) с индексацией М/Е:

- ◇ М-01/Е95 — Киев – Чернигов – Новые Яриловичи, далее на Гомель (Беларусь). Расстояние 205,6 км.
- ◇ М-01/Е95 — Kyiv – Chernihiv – Novi Yarylovichi to Homel (Belarus). Length 205,6km
- ◇ М-02/Е101 — Кипти – Глухов – Бачевск на Брянск (Россия). Расстояние 242,5 км.
- ◇ М-02/Е101 — Kipti – Glukhiv – Bachivsk to Bryansk (Russia). Length 242,5 km.
- ◇ М-03/Е40 — Киев – Харьков – Должанский на Ростов на Дону (Россия). Расстояние 844,2 км. Включает в себя Автомагистраль Киев – Борисполь с расстоянием — 18 км.
- ◇ М-03/Е40 — Kyiv – Kharkiv – Dovzhansky to Rostov on Don (Russia). Length 844,2km, including Highway Kyiv – Boryspil length — 18 km.
- ◇ М-04/Е50 — Знамянка – Луганск – Изварино на Волгоград (Россия) через Днепропетровск, Донецк. Расстояние 566,9 км.
- ◇ М-04/Е50 — Znamyanka – Luhansk – Izvaryne to Volgograd (Russia) through Dnipropetrovsk, Donetsk. Length 566,9 km.
- ◇ М-05/Е95 — Киев – Белая Церковь – Умань – Одесса. Расстояние 453,3 км.
- ◇ М-05/Е95 — Kyiv – Bila Tserkva – Uman – Odesa. Length 453,3 km.
- ◇ М-06/Е50 Киев — Чоп на Будапешт (Венгрия) через Львов, Мукачево, Ужгород. Расстояние 821,5км.
- ◇ М-06/Е50 — Kyiv – Chop to Budapest (Hungary) through Lviv, Mukacheve, Uzhhorod. Length 821,5km.
- ◇ М-07/Е373 — Киев – Ковель – Ягодин на Люблин (Польша). Расстояние 486,5 км.
- ◇ М-07/Е373 — Kyiv – Kovel – Yahodyn to Lublin (Poland). Length 486,5 km
- ◇ М-09/Е371 — Львов – Рава Руська на Люблин (Польша). Расстояние 62,5 км

- ◇ M-09/E371 — Lviv – Rava Ruska to Lublin (Poland). Length 62,5 km
- ◇ M-10/ — Львов – Краковец на Краков (Польша). Расстояние 62,1 км
- ◇ M-10/ — Lviv – Krakovets to Krakov (Poland). Length 62,1km.
- ◇ M-11/E40 — Львов – Шегини на Краков (Польша). Расстояние 72,1 км
- ◇ M-11/E40 — Lviv – Shehyni to Krakov (Poland). Length 72,1 km
- ◇ M-12/E50 — Стрый – Тернополь – Кировоград – Знаменка. Расстояние 746,7 км.
- ◇ M-12/E50 — Striy – Ternopil – Kirovohrad – Znamyanka. Length 746,7km.
- ◇ M-13/E584 — Кировоград – Платоново на Кишинев (Молдова). Расстояние 254,4 км.
- ◇ M-13/E584 — Kirovohrad – Platonove to Chisinau (Moldova). Length 254,4 km.
- ◇ M-14/E58 — Одесса – Мелитополь – Новоазовск на Таганрог (Россия). Расстояние 624,3 км.
- ◇ M-14/E58 — Odesa – Melitopol – Novoazovsk to Taganrog (Russia). Length 624,3 km.
- ◇ M-15/E87 — Одесса – Рени на Бухарест (Румыния). Расстояние 244,4 км
- ◇ M-15/E87 — Odesa – Reni to Bucharest (Romania). Length 244,4 km.
- ◇ M-16/ — Одесса – Кучурган на Кишинев (Молдова). Расстояние 58,7 км.
- ◇ M-16/ — Odesa – Kuchurhan to Chisinau (Moldova). Length 58,7 km.
- ◇ M-17/E97 — Херсон – Джанкой – Феодосия – Керч. Расстояние 423,6 км.
- ◇ M-17/E97 — Kherson – Djankoy – Feodosiya – Kerch. Length 423,6 km.
- ◇ M-18/E105 — Харьков – Симферополь – Алушта – Ялта. Расстояние 682,6 км. Включает в себя Автомагистраль Харьков – Перещепино – Новомосковск. Расстояние — 118 км
- ◇ M-18/E105 — Kharkiv – Simferopol – Alushta – Yalta. Length 682,6 km, including Highway Kharkiv – Pereshchepino – Novomoskovsk. Length — 118 km.
- ◇ M-19/E85 — Доманово – Ковель – Черновцы – Тереблече на Бухарест (Румыния). Расстояние 503,9 км.
- ◇ M-19/E85 — Domanove – Kovel – Chernivtsi – Terebleche to Bucharest (Romania). Length 503,9 km.
- ◇ M-20/E105 — Харьков – Щербаковка. Расстояние 28,5 км.
- ◇ M-20/E105 — Kharkiv – Shcherbakivka. Length 28,5 km
- ◇ M-21/E583 — Житомир – Могилев-Подольский через Винницу с подъездом к г. Бердичев. Расстояние 234,7 км.
- ◇ M-21/E583 — Zhytomyr – Mohyliv-Podilskiy trough Vinnytsya with exit to Berdychiv. Length 234,7 km
- ◇ M-22/E584 — Полтава – Александрия. Расстояние 186,5 км.
- ◇ M-22/E584 — Poltava – Oleksandriya. Length 186,5 km.

Кроме того, Украина располагает 23 дорогами национального значения с обозначением «Н».

Региональные автомобильные дороги Украины имеют нумерацию с буквой «Р». Это автодороги государственного значения. Общая протяженность 68 региональных автомобильных дорог составляет 7948 км. К ним относят автодороги, которые соединяют две или более областей между собой; автодороги, которые соединяют основные международные автомобильные пункты пропуска через государственную границу, морские и авиационные порты международного значения, важные объекты национального культурного наследия, курортные зоны с международными и национальными автомобильными дорогами.

Транспортные коридоры России. Большинство дорог на территории России образуют замкнутую федеральную сеть. Плотность сети больше в европейской части России и уменьшается по мере движения на север и восток. Плотность автодорог на территории Сибирского и Дальневосточного федеральных округов является наименьшей. Многие из находящихся здесь дорог не соединены с федеральной сетью.

Конфигурация сети автодорог на европейской территории страны имеет форму звезды: все основные дороги расходятся лучами от Москвы. Такая топология сети является следствием слабых горизонтальных связей между городами и регионами страны.

Общая протяжённость российской сети автодорог общего пользования федерального, регионального и местного значения оценивается Росавтодором в 1,1 млн. км. При этом протяжённость автомобильных дорог федерального значения составляет 50,5 тыс. км.

Протяжённость сети автомобильных дорог общего пользования в Российской Федерации составляет более 600,6 тыс. км., из которых дороги с твёрдым покрытием — 546,4 тыс. км. На федеральные дороги приходится 47,1 тыс. км (с твёрдым покрытием — 46,9 тыс. км). По ним перевозится до 50% грузов.

Протяжённость улично-дорожной сети городов России составляет 145,2 тыс. км.

По территории России проходят 34 автодорожных маршрута европейской и азиатской сетей международных автомобильных дорог общей протяжённостью 32 тыс. км., из которых 5,1 тыс. км. находятся в ведении субъектов Российской Федерации.

Автомобильные дороги России:

- ◇ проходят по 7 федеральным округам и 85 субъектам Российской Федерации;
- ◇ охватывают территорию, равную 17 075,4 тыс. кв. км, на которой проживают около 145 млн. человек;
- ◇ соединяют между собой около 1100 городов (в том числе 13 городов с численностью населения свыше 1 млн. человек).

По территории России проходят:

шесть европейских маршрутов:

- ◇ E18 — Санкт-Петербург – Выборг – граница с Финляндией, далее на Хельсинки;
- ◇ E20 — Санкт-Петербург – Кингисепп – граница с Эстонией, далее на Таллинн;
- ◇ E30 — Москва – граница с Республикой Беларусь, далее на Минск;
- ◇ E40 — Ростов-на-Дону – Новошахтинск – граница с Украиной, далее на Харьков;
- ◇ E93 — Орел – граница с Украиной, далее на Киев;
- ◇ E95 — Санкт-Петербург – Новгород – Тверь – Москва – Тула – Орел – Курск – Белгород – граница с Украиной, далее на Харьков;

двадцать четыре федеральные магистрали:

- ◇ M1 — «Беларусь» (Москва – граница с Белоруссией (на Минск);
- ◇ M2 — «Крым» (Москва – Тула – Орел – Курск – Белгород – граница с Украиной (на Харьков);
- ◇ M3 — «Украина» (Москва – Калуга – Брянск – граница с Украиной (на Киев);
- ◇ M4 — «Дон» (Москва – Воронеж – Ростов-на-Дону – Краснодар – Новороссийск;
- ◇ M5 — «Урал» (Москва – Рязань – Пенза – Самара – Уфа – Челябинск;

- ◇ М6 — «Каспий» (Москва (от Каширы) – Тамбов – Волгоград – Астрахань;
- ◇ М7 — «Волга» (Москва – Владимир – Нижний Новгород – Казань – Уфа;
- ◇ М8 — «Холмогоры» (Москва – Ярославль – Вологда – Архангельск;
- ◇ М9 — «Балтия» (Москва – Волоколамск – граница с Латвией (на Ригу);
- ◇ М10 — «Россия» (Москва – Тверь – Новгород – Санкт-Петербург;
- ◇ М10 — «Скандинавия» (Санкт-Петербург – Выборг – граница с Финляндией (на Хельсинки);
- ◇ М11 — «Нарва» (Санкт-Петербург – граница с Эстонией (на Таллинн));
- ◇ М18 — «Кола» (Санкт-Петербург – Петрозаводск – Мурманск);
- ◇ М29 — «Кавказ» (Краснодар (от Павловской) – Грозный – Махачкала – граница с Азербайджаном (на Баку);
- ◇ «Вятка» (Чебоксары – плотина Чебоксарской ГЭС – Йошкар-Ола – Киров – Сыктывкар;
- ◇ М51, М53, М55 — «Байкал» (Граница с Казахстаном – Омск – Новосибирск (М51) – Кемерово – Красноярск – Иркутск (М53) – Улан-Удэ – Чита (М55), подъезды к Тюмени, Томску);
- ◇ М52 — «Чуйский тракт» (Новосибирск – Бийск – граница с Монголией;
- ◇ М54 — «Енисей» (Красноярск – Абакан – Кызыл – граница с Монголией);
- ◇ М56 — «Лена» (Невер – Якутск);
- ◇ М60 — «Усури» (Хабаровск – Владивосток);
- ◇ «Амур» — (Чита – Невер – Свободный – Архара – Биробиджан – Хабаровск), (строящаяся);
- ◇ «Колыма» (Якутск – Магадан), (строящаяся).

78 прочих федеральных автодорог;

577 автодорог, принадлежащих субъектам Российской Федерации.

Важнейшими проектами развития дорожной сети России являются: скоростная дорога М-1 «Беларусь», М-3 «Украина», М-4 «Дон», М-11 Москва–Санкт-Петербург и ЦКАД.

Строительство Федеральных автомобильных дорог М-1 «Беларусь», протяженностью 442 км должно быть закончено к 2013 году, М-3 «Украина» (489 км) — к 2022 году, М-4 «Дон» (1517 км) — к 2019 году, М-11 Москва–Санкт-Петербург (669 км) — к 2019 году и ЦКАД (521 км) – к 2022 году. Планируется также строительство межрегионального автодорожного маршрута «Центр–Урал» (Москва – Нижний Новгород – Казань – Екатеринбург – Тюмень) к 2025 году и скоростной автомобильной дороги в рамках МТК «Западная Европа – Западный Китай» (Санкт-Петербург – Москва – Владимир – Нижний Новгород – Казань – Оренбург – граница с Казахстаном) к 2022 году.

Транспортные коридоры Казахстана. По территории Казахстана проходят следующие международные транспортные коридоры:

- ◇ Ташкент – Шымкент – Тараз – Алматы – Хоргос;
- ◇ Шымкент – Кызылорда – Актобе – Уральск – Самара;
- ◇ Алматы – Караганда – Астана – Петропавловск;
- ◇ Астрахань – Атырау – Актау – граница Туркменистана;
- ◇ Омск – Павлодар – Семипалатинск – Майкапчагай;
- ◇ Астана – Костанай – Челябинск – Екатеринбург.

При сравнительно благополучном положении с протяженностью дорог общего пользования и плотностью дорог с твердым покрытием, их эксплуатационное состояние характеризуется крайне неудовлетворительно. Имеет место прогрессирующая потеря несущей способности дорожных покрытий. Большая часть дорог республики (86%) была запроектирована и построена в 60–80 годах прошлого века по нормативным требованиям того периода, когда допустимая нагрузка на ось не превышала 6 тонн. Тем не менее, в 2000 году допускаемая норма нагрузки на ось, при которой не взимаются сборы за перегруз, была увеличена до 10 тонн. В настоящее время по дорогам республики движется транспорт, превышающий эти нагрузки и разрушающий дорожные покрытия, наносящие значительный экономический ущерб. В связи с этим необходимо запретить проезд автотранспортных средств, габаритные и весовые параметры которых превышают допустимые нормы. Благодаря этому будет предоставлена дополнительная работа для казахстанских перевозчиков, которые организуют перевозку сверхдопустимых объемов грузов от границы до границы, или до места назначения груза.

В перспективе предусматривается реконструкция автомобильных дорог Алматы – Астана, Алматы – Бишкек, Алматы – Хоргос; строительство и реконструкция отдельных участков автодороги Шымкент – Кызыл-Орда – Иргиз – Актобе и Атырау – Уральск – Актобе – Карабутаг – гр. Костанайской области.

Автомобильные дороги Беларуси. Автомобильные дороги Республики Беларусь делятся на автодороги общего и необщего пользования.

Автодороги общего пользования являются государственной собственностью и подразделяются на республиканские и местные.

Республиканские автомобильные дороги — это дороги, включенные в сеть международных автомобильных дорог, либо соединяющие столицу Республики Беларусь г. Минск с административными и промышленными центрами областей и районов, а также административные центры между собой.

Местные автомобильные дороги — это дороги, соединяющие административные центры районов с сельскими населенными пунктами, сельские населенные пункты между собой и с республиканскими дорогами.

Сеть автомобильных дорог общего пользования сформирована и удовлетворяет потребности республики. Вместе с тем, автодороги требуют улучшения их качества.

Автомобильные дороги необщего пользования — это дороги на территории организаций, обслуживающие их внутренние перевозки; подъезды к этим дорогам от дорог общего пользования; служебные и патрульные дороги.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования на 1.01.2013 года составила 86 392 км, в том числе республиканские дороги — 15 636 км и местные дороги — 70 756 км.

Твердое покрытие имеют 86,4%, в том числе республиканские — 100%, местные — 83,5%.

Структура твердых дорожных покрытий следующая:

- ◇ асфальтобетонные — 60,9%;
- ◇ цементобетонные — 1,7%;
- ◇ черные гравийные — 1,6%;
- ◇ гравийные — 35,8%;

Структура категорий автомобильных дорог следующая:

- ◇ I категории — 1,3%;
- ◇ II категории — 2,3%;
- ◇ III категории — 7,1%;
- ◇ IV категории — 44%;
- ◇ V категории — 27,1%;
- ◇ VI категории — 18,2%.

Результаты диагностики состояния дорог показывают, что в связи с резким увеличением воздействия транспортных средств только 5 208 км республиканских дорог или 32,5% их протяженности соответствуют нормам, отсутствует требуемая ровность покрытия на 4 614 км или 30%, а протяженность участков дорог с недостаточной прочностью и значительными дефектами дорожной одежды составила 3 240 км или 21%.

Только 1 385 км республиканских дорог способны пропускать нагрузки в 11,5 тонн на ось, 12 933 км — 10 тонн, а 1 318 км могут выдерживать нагрузки не более 6 тонн на одиночную ось.

Действующая сеть автомобильных дорог по своим прочностным параметрам не способна выдержать ежегодно увеличивающиеся нагрузки, что требует упорядочения движения тяжеловесных транспортных средств и соблюдение перевозчиками нормативных нагрузок. Поэтому для обеспечения сохранности дорог применяется сезонное ограничение движения транспорта по дорогам в весенний и летний периоды.

Особое разрушающее воздействие на автомобильные дороги и мосты оказывает применение автомобильными перевозчиками трехосных полуприцепов с односкатными колесами, имеющих расчетную нагрузку на тележку свыше 21 тонны, что приводит к разрушению дорожных покрытий и сооружений, образованию колеиности.

Недостаточная ровность покрытия, которая на большей части дорог оценивается как удовлетворительная, приводит к удорожанию перевозок до 30–40%. При таком техническо-эксплуатационном состоянии дорожной сети горючего расходуется почти 1,5 раза больше, а срок службы автомобиля сокращается на треть.

По территории Республики Беларусь проходят участки двух общеевропейских транспортных коридора общей протяженностью 1520 км.

Автомобильная дорога М-1/Е30 Брест (Козловичи) – Минск – граница Российской Федерации (Редьки) является участком общеевропейского транспортного коридора №2 Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород. Эта дорога является кратчайшим и наиболее удобным маршрутом для перевозки грузов и пассажиров из стран Европейского Союза в Беларусь, Россию и далее на Восток. Ее протяженность по территории страны составляет 610 км.

Автомобильная дорога М-8/Е95 граница Российской Федерации – Витебск – Гомель – граница Украины является участком общеевропейского транспортного коридора № 9, который соединяет Финляндию, Литву, Россию, Беларусь, Украину, Молдову, Румынию, Болгарию, Грецию и пересекает территорию республики с севера на юг. Дорога имеет протяженность по территории республики 456 км.

Протяженность белорусского участка ответвления общеевропейского транспортного коридора № 9Б – автомобильных дорог на маршруте Киев – Минск – Вильнюс – Каунас – Клайпеда/Калининград, который обеспечивает выход грузовладельцев из областей восточной Украины и центральной России к специализированным портам Клайпеды, Вентспилса и Калининграда, составляет 508 км.

По территории Республики Беларусь проходят также 12 маршрутов международных автомобильных дорог СНГ общей протяженностью 3 607 километров, что составляет 23% от протяженности всех республиканских дорог. По ним ежегодно транзитом проезжает более 500 тысяч грузовых и свыше 1 миллиона легковых иностранных автотранспортных средств.

В утвержденной Правительством Республики Беларусь Программе «Дороги Беларуси» на 2006–2015 годы предусмотрена реализация комплекса мер, направленных на дальнейшее развитие транзитного потенциала автодорожной сети страны и повышение ее привлекательности для иностранных пользователей.

В перспективе предусматривается реализация крупномасштабных проектов дальнейшего поэтапного развития автомобильных дорог на проходящих по территории Беларуси участках транспортных коридоров и важнейших международных маршрутов. Планируется реконструкция и модернизация некоторых участков дорог М-3 Минск – Витебск, М-6/Е-28 Минск – Гродно, М-7/Е-28 Минск – Ошмяны – граница Литвы.

Оценка эффективности развития инфраструктуры автомобильных и железных дорог. По данным ГУП «НЦКТП» в развитие инфраструктуры транспортных маршрутов до 2020 года планируется инвестировать около \$96 млрд. Из них более 68% пойдет на улучшение автодорог, около 30% — на развитие железных дорог и 2% на усовершенствование логистических центров.

К 2020 году планируется завершить формирование транспортных маршрутов Единого транспортного пространства.

Социально-экономические результаты развития инфраструктуры автомобильных и железных дорог заключаются в:

- ◇ более полном и качественном удовлетворении спроса на перевозки в международном сообщении;
- ◇ совместном использовании и скоординированном развитии транспортной инфраструктуры в рамках Единого транспортного пространства;
- ◇ обеспечении беспрепятственного перемещения транспортных средств, грузов и пассажиров, услуг через национальные границы;
- ◇ создании условий для быстрого комплексного обслуживания грузопотоков в местах пересечения границ и в международных логистических центрах;
- ◇ привлечении на транспортные коммуникации перевозок международных транзитных грузов третьих стран сообщением Европа – Азия – Европа в направлениях север – юг, запад – восток.

Перевозки грузов станут более эффективными вследствие снижения их стоимости, повышения координации работы разных видов транспорта, ускорения таможенных, пограничных и других обязательных процедур при пересечении границы, сокращения продолжительности транспортировки и переработки грузов, развития системы логистического обслуживания, повышения доступности транспортных услуг.

Реализация мероприятий обеспечит значительный социально-экономический эффект, заключающийся в:

- ◇ росте внешнеторговых грузопотоков на 60% к 2015 году и в 2.1 раза к 2020 году;
- ◇ росте перевозок транзитных грузов третьих стран в 2 раза к 2015 году и в 3 раза к 2020-му;
- ◇ увеличении скорости доставки грузов (на 5–7 км в час) и пассажиров (на 7–10 км в час);
- ◇ сокращении на 5–10% удельных затрат на перевозки пассажиров и грузов на основе повышения технического уровня транспортной сети и улучшения ее использования;
- ◇ снижении на 40–60% числа погибших и пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях на автодорогах, входящих в исследованные транспортные маршруты;
- ◇ снижении вредного воздействия транспорта на окружающую среду: сокращение удельных выбросов загрязняющих веществ автотранспортом на 10–20%, а удельного объема выброса парниковых газов — на 5–15%;
- ◇ сокращении удельного расхода топлива на 10–15%.

Развитие транспортных маршрутов окажет позитивное влияние на макроэкономические показатели, обусловленное мультипликативным эффектом:

- ◇ дополнительные доходы бюджетов всех уровней России, Беларуси, Казахстана и Украины от увеличения объемов международных перевозок на 10–15%;
- ◇ занятость населения на транспорте, в логистической сфере и в смежных отраслях экономики увеличится на 2–4%;
- ◇ производство промышленности и сельского хозяйства и сферы услуг увеличится на 5–7%;
- ◇ транспортная составляющая в цене экспортной и импортной продукции снизится на 10–14% в зависимости от вида груза, страны и вида транспорта;
- ◇ объемы приграничной торговли увеличатся на 10–15%.

Источник ФГУП «НЦКТП».

В целом развитие инфраструктуры автомобильных и железных дорог, включенных в перечень транспортных маршрутов, может рассматриваться как вклад в устранение торговых барьеров и станет стимулом для экономической интеграции заинтересованных государств и создания Единого экономического пространства.

ПОРТОВАЯ ИНФРАСТРУКТУРА ПОБЕРЕЖЬЯ БАЛТИЙСКОГО МОРЯ В МУЛЬТИМОДАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ЦЕПИ

9.1. Текущее состояние Латвийских портов

Порты в Латвии осуществляют свою деятельность в соответствии с Актом о портах 1994 г., который определяет их как государственные организации. Правления портов — это некоммерческие учреждения, которые имеют статус владельца земли: они управляют инфраструктурой, в то время как частные компании занимаются оперативной деятельностью. Более того, деятельность порта Рига регулируется Актом о Свободном порте Рига от 2001 г., а деятельность порта Вентспилс — актом о Свободном порте Вентспилс от 1997 г.

9.1.1. Свободный порт Рига

Правление Свободного порта Рига было сформировано Муниципальным советом г. Рига и контролируется правительством Латвии. Правление Оно состоит из представителей города (4 члена) и представителей министерств транспорта, финансов, окружающей среды и экономики (также 4 члена).

Свободный порт Рига — это неотъемлемая часть глобальных и региональных цепей доставки грузов и сети пассажирских перевозок в регионе Балтийского моря. Являясь неотъемлемой частью города, порт осознаёт свою социальную и экологическую ответственность и вносит большой вклад в рост Латвийской экономики. Порт руководствуется в своей работе стандартами высокой эффективности и постоянно стремится улучшить как качество, так и ассортимент услуг, оказываемых клиентам.

Свободный порт Рига расположен в южной части Рижского залива Балтийского моря и на прилегающих территориях, которые расположены на Приморской низменности. Рельеф сухопутной территории Свободного порта довольно плоский, с наклоном в сторону берега Даугавы, поверхность земли находится от 0,1 м до 2,6 м над уровнем моря. Территория Свободного порта Рига занимает 6348 га, и включает в себя 4386 га водной зоны и внешнего рейда, и 1962 га земли с обеих сторон от реки Даугавы возле её устья.

Свободный порт Рига лежит на обоих берегах реки Даугавы и занимает 15 километров в длину. До 80% грузооборота Свободного порта Рига состоит из транзитных грузов, направляющихся или получаемых из СНГ. 32 стивидорных компании и 35 экспедиторских фирм успешно работают в свободном порту Рига. Основные типы грузов, обрабатываемых в Свободном порту Рига — это контейнеры, различные металлоизделия, лес, уголь, минеральные удобрения, химические грузы, нефтепродукты и пищевые продукты.

Свободный порт Рига — многофункциональный порт, важный центр грузового транспортного коридора, который соединяет производство товаров и потребительские рынки в Евросоюзе и странах СНГ. Он может обрабатывать все типы грузов из различных регионов. Порт стратегически связан с дорогами сети TEN-T и с железнодорожной сетью, а также с Европейскими морскими магистралями, и обеспечивает эффективное использование различных способов перевозки грузов в транспортной цепи, а также оптимизацию затрат. Преимущество более короткого расстояния до Порта Рига по сравнению с соседними портами гарантирует лучшие условия для развития экономических отношений. Латвийская граница с Россией и с Республикой Беларусь — это главный фактор для развития устойчивых и взаимовыгодных деловых отношений.

Характеристика порта Рига приведена в Таблице 9.1.

Таблица 9.1. Характеристики порта Рига

Показатель	Значение
Общая территория порта	6348 га
Сухопутная территория порта	1962 га
Водная территория порта	4386 га
Общая длина причалов	13,8 км
Максимально допустимая осадка судов у причала	14,7 м
Склады	180000 м ²
Открытые склады	1797000 м ²
Рефрижераторные грузы	31750 т

Морские связи порта Рига. Статус регулярной судоходной линии в порту Рига представляется контейнерным, Ro-Ro и пассажирским перевозчикам для того, чтобы привлечь потоки грузов и пассажиров в порт. В 2011 году семь регулярных контейнерных судоходных линий работали в Свободном порту Рига, обеспечивая 452 судозаходов и объём грузов более 304273 ДФЭ. В 2011 году регулярная пассажирская линия — Tallink — начала свою работу в порту (Таблица 9.2).

Связи с автодорогами и железными дорогами. В соответствии с новой геополитической ситуацией в Евросоюзе 5 транснациональных направлений развития транспортных коридоров приняты в Европе: Морские магистрали (соединяют Балтийское море, Атлантический океан, Средиземное море и Чёрное море, а также страны этих морей и через Суэцкий канал идут дальше в Красное море и Тихий океан), Северная ось (соединяет северную часть Евросоюза с Норвегией на севере и с Беларусью и Россией на востоке), Центральная ось (соединяет центральную часть Евросоюза с Украиной и идёт дальше к Чёрному морю), Юго-восточная ось (соединяет Евросоюз с Балканами и Турцией и идёт дальше на Южный Кавказ и Каспийское море, а также на Средний Восток до Египта и Красного моря), и Юго-западную ось (соединяет юго-западную часть Евросоюза с Марокко и идёт в Египет и другие африканские государства в дальнейшей перспективе).

Таблица 9.2. Морские связи в Свободном порту Рига

Наименование	Маршрут	Представитель линии
Container-ships	Рига – Тис порт – Роттердам – Орхус – Хельсинки – Санкт-Петербург – Клайпеда – Седертелье – Ширнесс-Гент – Гамбург	«Containerships» Ltd
French Baltic Line (CMA-CGM)	Гамбург – Бремерхафен-Рига-Клайпеда – Гамбург	«Nurminen Maritime Latvia» Ltd
UniFeeder Container Service	Гамбург – Бремерхафен – Рига – Клайпеда	«Arijus Logistics» Ltd
Mann Lines Multimodal	Рига – Роттердам – Бремерхафен – Калининград – Гдыня – Рига	«CF&S» Ltd
Mediterranean Shipping Company (MSC)	Антверпен – Бремерхафен – Рига – Таллинн	„MSC Latvia» Ltd
Team Lines	Гамбург – Клайпеда – Рига – Гамбург	«Nurminen Maritime Latvia» Ltd
Maersk Line	Бремерхафен – Рига – Клайпеда – Орхус – Бремерхафен	«Maersk Latvija» Ltd
Tallink	Рига – Стокгольм	JSC Tallink Latvija

Порт Рига напрямую связан с развитием TEN-T Северной оси и Морских магистралей, поскольку он функционирует как транспортный центр, обеспечивающий мультимодальность в цепях транспортировки грузов, с целью обеспечить эффективное использование ресурсов и устойчивость. В рамках Морских магистралей связь с магистральями Балтийского моря особенно важна для порта — как для главной Юго-Северной оси, от которой подчинённые морские магистрали ответвляются к западным и восточным побережьям Балтийского Моря, так и для её Восточного ответвления к Финскому заливу. Порты категории А, включённые в сеть TEN-T (включая порт Рига), образуют центры, соединяющие наземный транспорт и морские магистрали.

Использование порта Рига для транспортировки грузов в/из Казахстан, Китай и другие Центрально-Азиатские страны возможно через Европейско-Азиатские транспортные коридоры. Несмотря на то, что главные оси сети TEN-T не пересекают Латвию напрямую, все главные национальные автомагистрали (E22, E67, E77, E262), железнодорожные линии (Коридор Восток-Запад — железнодорожные ветки от Латвийской границы к главным портам, Проект Рэйл Балтика — обеспечивающий связь Хельсинки – Таллинн – Рига – Каунас – Варшава), аэропорты Рига, Лиепая, Вентспилс и Даугавпилс и морские порты категории А — Лиепая, Вентспилс и Рига, включены в политику сети TEN-T.

Таким образом, соединение порта Рига с сетью автомагистралей TEN-T, железнодорожной сетью TEN-T и Морскими Магистралями Балтийского моря позволяет осуществлять транспортировку грузов из России, СНГ и центрально-азиатских стран в Евросоюз и обратно. Принимая во внимание растущий автодорожный трафик и загрязнение окружающей среды, а также тот факт, что Восточноевропейская железнодорожная сеть состоит из русской колеи (1520 мм), и таким образом прямое сообщение с западно-европейской железной дорогой возможно только через смену колеи, порт Рига является возможной альтернативой для того, чтобы перенаправить грузопотоки с суши на море. Порт Рига как

порт коридора Восток-Запад успешно соединён с Транс-Сибирской железной дорогой, которая играет важную роль в трансконтинентальных транзитных грузопотоках (в особенности для контейнерных грузов).

Морские магистрали соединяют порт Рига со всеми портами сети TEN-T. Расстояния по морю от крупнейших портов Центральной Европы – Роттердама, Антверпена, Гамбурга — к портам восточной части побережья Балтийского моря являются самыми короткими, обеспечивая преимущества с точки зрения расходов на транспортировку и затрат времени.

Транспортировка грузов из/в свободный порт Рига осуществляется по железной дороге и по автодороге, с использованием существующей транспортной системы города Рига. Терминалы для наливных грузов и навалочных грузов в основном используют железнодорожную сеть, в то время как грузы в контейнерный терминал, в терминал для генеральных грузов и в многоцелевые терминалы транспортируются по автодороге.

Железнодорожная сеть предоставляет возможность обеспечить движение грузов в трёх основных направлениях — на правый берег реки Даугавы в направлении Кундзиньсала (Экспортосты) и Мангали (Саркандаугава, Вецмилгравис, Ринужи) и на левый берег в направлении Болдерай, Даугавгрива и Криеву. Железнодорожные ветки для доступа на территорию порта принадлежат VAS «Latvijas dzelzceļš» (железнодорожная компания Латвии), FRA и предприятиям, которые обеспечивают содержание инфраструктуры.

В настоящее время использование железнодорожных мощностей в порту носит нерегулярный характер. Максимальное использование было достигнуто в направлении Кундзиньсала – приблизительно 10 миллионов тонн в год. В 2008 г. около 6 млн. тонн были перевезены по железной дороге в направлении Мангали, что составляет 1/3 от общей перерабатывающей способности станций Мангали и Зиёмельблазма.

Приблизительно 2,2 млн. тонн грузов было перевезено по железной дороге в направлении Даугавгрива (перерабатывающая способность станции Болдерай 2,5 млн. тонн в год). С реализацией новых проектов по развитию на Кундзиньсала и Креву, погрузка на этих направлениях значительно возрастет, и поэтому потребуются соответствующие усовершенствования железнодорожной инфраструктуры.

Уличная сеть города в рамках современных границ обеспечивает доступ к портовым терминалам. Тем не менее, грузовое движение по дорогам в северо-восточную и северо-западную части города, где расположены терминалы Свободного порта Рига, довольно затруднено из-за высокой интенсивности движения и низкой пропускной способности улиц. В северо-восточной части транспортные потоки замедляются в местах пересечения с железной дорогой и на мостах через реку Даугаву.

Инвестиции и развитие. 19 мая 2009 г. Правление Свободного порта Рига утвердило новую Программу развития Свободного порта Рига на период до 2018 г., а 15 сентября 2011 г. — утвердило поправки к Программе развития. В рамках Программы развития Свободного порта Рига осуществляются новые инфраструктурные проекты, которые способствуют осуществлению бизнес-деятельности. В 2009 г., на острове Журку был построен временный причал, который позволяет догружать панамские суда до желаемого объёма — 75000 тонн.

Развитие Криеву — крупнейший инфраструктурный проект в Свободном порту Рига. Его общая стоимость может быть оценена суммой более 111 миллионов латов. Всего бу-

дут задействованы 65 га, будет построена набережная длиной 1780 м для обслуживания 7 причалов. Остров Криеву в основном рассматривается для развития терминалов для навалочных и генеральных (сборных) грузов.

Развитие инфраструктуры для доступа к порту также включает улучшение соединения с железной дорогой, автодорогами и водными путями. Для того, чтобы решить проблему доступности в Кундзиньсала, был разработан проект возведения нового железнодорожного моста и улучшения связывающей инфраструктуры. Этот проект разрабатывался в прямой взаимосвязи с Национальным контейнерным терминалом. Его возведение продолжается, но все четыре запланированных этапа развития, включая возведение новых причалов, укрепление берега, улучшение грузовых мест, возведение офисов и складов, установление связей, улучшение автомагистралей и железных дорог, будут завершены только в 2021 г. Общая стоимость проекта — 7 миллионов лат.

Проект включает углубление фарватера до 17 метров на участке до Ринужи, что позволит обеспечить прохождение судов класса Афрамакс. Запланирована сумма расходов 49 миллионов лат. Также запланирована реконструкция Восточного и Западного волно-резов до 2015 года.

Интермодальные терминалы. В Свободном порту Рига имеется три контейнерных терминала. «Baltic Container Terminal, Ltd» — специализированный контейнерный терминал с прямым соединением с железнодорожной сетью и обрабатывающей способностью 450 тыс. ДФЭ в год. «Riga Universal Terminal» — многофункциональный терминал со способностью обработки контейнеров до 50 тыс. ДФЭ в год. Кроме того, контейнерные грузы могут быть обработаны в «Riga Container Terminal, Ltd» с производительностью 80 тыс. ДФЭ в год.

Для грузов Ro-Ro в Свободном порту Рига имеется два терминала: «Riga passenger terminal, Ltd.», который в основном обслуживает Ro-Пакс суда линии Tallink и «Terminals Vecmilgravis, Ltd», который имеет инфраструктуру для обработки Ro-Ro грузов, но не получал Ro-Ro грузы на протяжении нескольких последних лет. Кроме того имеется «Man Tess Tranzit, Ltd», который начал обработку Ro-Ro грузов в 2012 году, но прекратил свою работу.

Baltic Container Terminal (Балтийский контейнерный терминал). Балтийский контейнерный терминал (БКТ) — находится в частной собственности и расположен в устье реки Даугавы на территории Свободного порта Рига. Терминал стал самым быстрорастущим объектом обработки контейнеров в Балтийских государствах и пользуется заслуженным успехом у клиентов благодаря качественной работе, высоким стандартам обслуживания, производительности, безопасности и эффективности.

Занимая территорию в 57 га на острове Кундзиньсала, БКТ в настоящее время может перерабатывать около 450 тыс. ДФЭ в год и имеет общую емкость грузового двора 5000 наземных слотов. Кроме того доступны более 500 рефрижераторных разъемов, которые контролируются 24 часа в день, 7 дней в неделю.

БКТ имеет набережную длиной 450 метров с глубиной вдоль неё 12,5 метров, которую он собирается расширить ещё на 200 метров в ближайшем будущем. Также имеется 25 метровая Ro-Ro рампа на западном конце набережной, которая позволяет проводить операции Ro-Ro и Lo-Lo одновременно.

Основные виды деятельности терминала:

- ◇ размещение судов у причалов вдоль набережной;
- ◇ загрузка и разгрузка контейнеров;
- ◇ складирование и хранение грузов;
- ◇ другие вспомогательные виды деятельности, такие как погрузка и разгрузка грузов из контейнеров в железнодорожные вагоны или грузовики и наоборот;
- ◇ ремонт контейнеров и рефрижераторов.

В дополнение БКТ имеет развитые и хорошо интегрированные логистические сети и может оказывать широкий перечень услуг с добавленной стоимостью для региона.

Широкие возможности и оборудование терминала позволяют осуществлять следующие виды деятельности:

- ◇ погрузка и разгрузка контейнеров с операциями, осуществляемыми в и из складов, грузовых автомобилей и железнодорожных вагонов;
- ◇ обслуживание и ремонт контейнеров.

Все операции БКТ осуществляет обученными и квалифицированными работниками, дополняя отличными условиями терминала, надёжным оборудованием и логистически эффективной транспортной сетью. БКТ имеет свои собственные, крытые склады, 15000 квадратных метров крытой территории с автомобильным и железнодорожным доступом для хранения различных грузов. Из этих складов грузы распределяются в Латвию и соседние страны.

Также имеется контейнерный грузовой комплекс с различным оборудованием для загрузки и разгрузки контейнеров, в котором возможно выполнение операций в/из складов, грузовиков или железнодорожных вагонов. Кроме того, терминал имеет своё собственное подразделение для мелкого ремонта повреждённых контейнеров.

Наряду со стратегическим географическим положением, терминал БКТ имеет хороший прямой доступ к автодорожным и железнодорожным сетям в заплечье, что идеально для развития логистических сетей, которые включают Москву, Калугу, Новгород, Санкт-Петербург, Минск, Киев, Вильнюс, Талин, Алма-Аты и Ташкент.

Среди судоходных линий, сотрудничающих с БКТ — CMA-CGM, MSC и Маерск. Другие линии, использующие услуги терминалов через использование общих фидеров, таких как Team Lines и Unifeeder — OOCL, NYK, China Shipping и Evergreen. БКТ обслуживает суда MSC, CMA/CGM, Team Lines, SEAGO, Maersk и Unifeeder. Другие линии, такие как OOCL, China Shipping, Hamburg Sud, Evergreen и NYK пользуются услугами общих фидеров.

В терминале есть собственные мощности для обработки железнодорожных грузов, и хорошее железнодорожное соединение с Москвой. В дополнение терминал оборудован козловыми кранами, предназначенными для погрузки в выгрузки железнодорожных платформ. БКТ недавно удвоила свою железнодорожную инфраструктуру и в настоящее время способна обслуживать одновременно 64 железнодорожных платформы. Новые мощности позволяют осуществлять хранение контейнеров в непосредственной близости от железной дороги и производить более эффективную обработку маршрутных поездов, что даёт БКТ сравнительное преимущество по сравнению с другими терминалами в регионе.

В настоящее время набережная оборудована тремя козловыми кранами для перегрузки с судна на берег, скоро будет введён в действие ещё один. Операции на набережной поддерживаются большим количеством оборудования, которое включает рич-стакеры,

рельсовые порталные краны, а также разнообразные трактора, прицепы и вилочные погрузчики [Таблица 9.3].

Таблица 9.3. Интермодальное грузовое оборудование в Балтийском контейнерном терминале

Оборудование	Количество	Грузоподъемность
Причалные краны	3	1 – 30 т, 2 – 35 т
Дворовые рельсовые порталные краны	4	2 – 30,5 т, 2 – 35 т
Дворовые рельсовые порталные краны для железнодорожных операций	2	2 – 30 т
Рич-стакеры	6	6 – 45 т
Дворовые тракторы	15	
Роликовые прицепы	4	4 – 50 т
Аксельные прицепы	14	10 – 50 т, 4 – 32 т
Двойные прицепы	2	2 – 60 т
Вилочные погрузчики	30	29 – (1,5 – 7) т, 1 – 25 т

БКТ инициировал строительство нового изолированного и отапливаемого склада для генеральных грузов с зоной хранения 5400 квадратных метров, который повысит эффективность железнодорожных отправок и обеспечит более быстрое распределение грузов. В 2012 году БКТ реализовал разработанную им информационную систему управления генеральными грузами, которая позволит существенно снизить количество бумажных документов и оптимизировать складской операционный процесс.

БКТ реализовал «Автоматизированную систему работы с контейнерами», которая является очередным шагом к концепции автоматизированного терминала. Эта система позволяет автоматизировать выполнение судовых и железнодорожных операций. Она использует современные OCR-технологии, а также алгоритмы захвата и обработки изображений.

БКТ является пионером в области информационных технологий в Балтийском регионе. Он вложил много средств в сложную операционную систему терминала (TOS) — NAVIS Spacsc, чтобы обеспечить эффективное управление всем циклом обработки контейнера в режиме реального времени. Система включает планирование работ на грузовом дворе, планирование обработки судов и модули контроля оборудования. Через эту систему возможно точно просчитать прибытие судна и спланировать весь рабочий процесс от разгрузки судна до следующей загрузки судна контейнерами.

В 2009 БКТ начал разработку «Автоматизированной системы работы с контейнерами (ACOS)», которая основана на интеграции современных IT систем в процесс обработки контейнера. Система позволяет автоматически обрабатывать все входящие и исходящие контейнеры без ошибок, связанных с человеческим фактором. ACOS основан на трёх ключевых компонентах — модулях «вход», «железная дорога» и «набережная», произведенных компанией «Visu OY» и интегрированных с индивидуальными модулями, взаимодействующих с терминальной операционной системой (TOS).

Система позволяет автоматизировать судовой, входной и железнодорожный рабочий процессы путём использования технологий оптического распознавания символов (OCR), а также алгоритмов захвата и обработки изображений. В результате все обраба-

тываемые контейнеры фотографируются с высоким разрешением и осмотр повреждений автоматизирован. В дополнение оптимизирован процесс приёма и доставки контейнера, уровень человеческих ошибок снижен, производительность интерфейса и качество услуг улучшены, стало возможным долгосрочное планирование операций.

Контейнерный терминал Рига. Контейнерный терминал Рига (Riga Container Terminal LLC — RIGACT) — является дочерней компанией Riga Commercial Port LLC. Контейнерный терминал Рига был основан в 2009 г. Компания специализируется на логистических решениях по перевалке с моря на железную дорогу, и предоставляет услуги по обработке контейнерных, генеральных, тяжеловесных и негабаритных грузов. Компания стремится стать распределительным центром в порту Рига, предоставляющим интегрированные транспортные и логистические решения для Европейских государств, СНГ и Центрально-Азиатских государств (Таблицы 9.4 и 9.5).

Основные услуги терминала:

- ◇ обработка контейнеров;
- ◇ хранение контейнеров;
- ◇ обслуживание контейнерных судов;
- ◇ обработка рефрижераторных контейнеров и ИМО-контейнеров;
- ◇ ремонт контейнеров;
- ◇ взвешивание контейнеров.

Таблица 9.4. Характеристика Контейнерного терминала Рига

Характеристика	
Длина причалов	190 м
Глубина у причалов	9,5 м
Зона хранения контейнеров	68 000 м ²
Производительность терминала	100 000 ДФЭ в год
Одновременное хранение	4 000 ДФЭ
Зона крытого склада	8 310 м ²
Зона хранения на открытом воздухе	67 800 м ²

Таблица 9.5. Оборудование Контейнерного терминала Рига

Оборудование	Количество
Контейнерные краны	2 единицы (42-45 т)
Портальные краны	2 единицы (42-45 т)
Передвижные краны	1 единица (104 т)
Рич-стакеры	4 единицы (до 45 т)
Терминальные тракторы	3 единицы (до 60 т)
Погрузочно-разгрузочные модули	3 единицы (42-45 т)
Терминальные прицепы	5 единиц
Погрузчики для генеральных грузов	10 единиц

Программа развития направлена на расширение существующей инфраструктуры и повышение мощности терминала, что позволит компании играть важную роль на транзитных и логистических рынках.

Долгосрочная программа развития 2014–2020:

- ◇ приобрести специализированное причальное оборудование для обработки судов грузоподъемностью до 4000 ДФЭ;
- ◇ построить железнодорожный путь для доступа к железнодорожной сети и инфраструктуру для обработки контейнеров для отправки по железной дороге (2000 метров, два контейнерных поезда);
- ◇ организовать новую зону для обработки контейнеров;
- ◇ построить складской комплекс.

Терминал Вецмилгравис. Государственная компания «Termināls Vecmīlgrāvis (Терминал Вецмилгравис)» — предприятие, которое предлагает услуги по погрузке и хранению различных видов товаров, строительству и ремонту судов, изготовлению металлоконструкций и стоярные работы. «Терминал Вецмилгравис» арендует 9 причалов и земельный участок по контракту с администрацией Свободного порта Рига. Общая площадь арендуемой территории достигает 136000 квадратных метров и 65000 квадратных метров внутренней акватории. Терминал располагает 19 зданиями общей площадью 28124 квадратных метра (включая 15624 квадратных метра производственных площадей и 6034 квадратных метра офисных помещений). Общая площадь открытых площадок для хранения составляет 87687 квадратных метров. Предприятие также имеет внутреннюю и внешнюю хозяйственные системы, которые удовлетворяют все нужды терминала по обработке грузов, предоставлению и обслуживанию судов и по другим видам деятельности.

Основные услуги в терминале:

- ◇ грузовой и пассажирский терминал;
- ◇ таможенный склад;
- ◇ стивидорные и экспедиторские услуги;
- ◇ строительство и ремонт судов;
- ◇ работы по металлу;
- ◇ работы по дереву.

В 2000 году современная грузовая рампа для причаливания судов (паромов) типа Ro-Ro, осадкой до 9,5 метров и длиной до 210 метров была построена у первого причала «Терминал Вецмилгравис». Рампа подходит для всех типов подвижного состава с максимальным весом до 60 тонн.

В настоящее время терминал обслуживает линию Рига – Любек с 4-мя еженедельными поездками в обоих направлениях.

Универсальный терминал Рига. Универсальный терминал Рига был основан в 2001 году. Терминал специализируется на обработке генеральных и тяжеловесных, насыпных и навалочных грузов, включая контейнеры, изделия из дерева, такие как пиломатериалы, древесные гранулы и чипсы, балансовая древесина, а также замороженные пищевые и сыпучие пищевые продукты.

Контейнерооборот в 2010 году достиг 2,5 млн. тонн. Универсальный терминал Рига обеспечивает надёжные услуги высокого качества. Терминал сертифицирован на систему менеджмента качества и выполняет требования Кодекса ОСПС.

- Основные интермодальные грузовые услуги терминала:
- ◇ погрузка контейнеров на суда, грузовики и железную дорогу и выгрузка в обратном направлении;
 - ◇ хранение (включая IMO-единица и единицы с температурным контролем);
 - ◇ операции по упаковке и вскрытию;
 - ◇ обработка негабаритных и нестандартных единиц ;
 - ◇ ремонт контейнеров.
- Терминальные характеристики Универсального терминала Рига представлены в Таблицах 9.6 и 9.7.

Таблица 9.6. Характеристики Универсального терминала Рига

Характеристика	Значение
Длина причалов	930 м
Глубина у причалов	9,3 м
Общая территория	38 га
Крытые склады	20000 м ²
Открытые зоны для хранения	22 га
Склады для холодного хранения	7000 м ²
Количество разъёмов для рефрижераторных контейнеров	50
Общая длина железнодорожных путей	16 км

Таблица 9.7. Интермодальное грузовое оборудование Контейнерного терминала Рига

Оборудование	Количество
Портальные краны	6 единиц (6-20 т)
Передвижные краны	6 единицы (84-104 т)
Рич-стакеры	2 единицы (42-45 т)
Терминальные тракторы	4 единицы (до 80 т)
Вилочные погрузчики	7 единиц (1,6-8 т)
Терминальные прицепы	4 единицы (80 т)

9.1.2. Порт Лиепая

Порт Лиепая предоставляет прочную основу для логистических связей с остальной Европой. Третий в Латвии порт по величине грузооборота. Порт Лиепая многофункционален как поставщик портовых услуг. Порт работает с большинством типов грузов. Инфраструктура порта — каналы доступа, причалы и оборудование для обработки грузов, позволяет судам с максимальной осадкой 10,8 метра и длиной 235 метров обслуживаться в порту. Всего имеется 16 грузовых терминалов для различных типов груза, оснащённых соответствующим оборудованием для обработки и хранения грузов: открытые площадки и крытые склады, бункеры, баки и охлаждаемые помещения.

Лиепая — один из немногих незамерзающих портов в регионе, обеспечивающий непрерывную навигацию в любых погодных условиях. Порт открыт и обеспечивает обработку грузов и другие портовые услуги 24 часа в сутки. Современные технологии в сочетании с высококвалифицированными трудовыми ресурсами обеспечивают эффективное выполнение работ с высоким уровнем качества.

С начала 1990-х Лиепая быстро развивался как многофункциональный порт, достигнув самого большого роста грузооборота среди восточно-балтийских портов. Сегодня Лиепая важный международный транспортный центр, который обеспечивает обмен грузами между Восточноевропейскими и Западноевропейскими рынками. Портовые компании в зависимости от их специализации обеспечивают обработку навалочных, наливных и генеральных грузов.

Структура грузов, обрабатываемых в порту Лиепая, отличается по сравнению с другими восточнбалтийскими портами, поскольку Лиепая не ориентирован на обслуживание транзита или больших объёмов навалочных грузов. Грузооборот порта Лиепая состоит из таких грузов как биотопливо — деревянные гранулы и пеллеты, лесоматериалы — древесная масса и пиломатериалы, арматура и другие металлопродукты, цемент, зерновые и корма для животных происхождения СНГ, сырая нефть литовского происхождения, которая используется в нефтехимическом производстве и нефтепродукты, и т.д. В дополнение к каботажному трафику порт Лиепая обслуживает регулярную паромную линию PAX – RO в Травемюнде (Германия). В соответствии с планами развития порта Лиепая, для обслуживания растущего объёма контейнерных поставок между Евросоюзом и СНГ, а также странами Дальнего Востока, планируется развитие на территории порта к 2017 г. двух специализированных объектов для обработки контейнеров

Правление Специальной экономической зоны Лиепая — некоммерческая управляющая организация, основанная государством и местными властями для выполнения обязанностей, предусмотренных соответствующим законодательством. Правление СЭЗ — юридическое лицо, которое имеет свой бюджет и зарегистрировано как налогоплательщик.

Главные функции Правления СЭЗ Лиепая:

- ◇ разработка и реализация плана развития СЭЗ Лиепая;
- ◇ исследование и оценка деятельности СЭЗ Лиепая, распространение информации и проведение исследований рынка для привлечения инвестиций;
- ◇ развитие инфраструктуры;
- ◇ предоставление услуг для компаний СЭЗ Лиепая.

Инвестиции и развитие порта. Правление Специальной экономической зоны Лиепая начало реализацию ряда приоритетных проектов с целью ускорить развитие порта Лиепая.

В настоящее время возможности для развития порта Лиепая ограничены глубиной 10,5 метров возле портовых глубоководных причалов. Поэтому Правление СЭЗ Лиепая начало реализацию проекта по углублению фарватера и бассейна порта. В соответствии со стратегией развития фарватер и часть портового бассейна будут углублены до 12,5 и 12,0 метров.

Для того, чтобы справиться с растущим объёмом грузов, которые перевозятся в и из порта по железной дороге, Правление СЭЗ Лиепая осуществило комплексное развитие

портовой железнодорожной инфраструктуры. Проектом предполагалось строительство нового главного железнодорожного пути и сортировочной станции, которые обеспечат полное использование железнодорожных мощностей и станут основой для действий по дальнейшему развитию. В результате завершения проекта, портовая мощность по переработке железнодорожных грузов удвоилась и достигла 8 млн. тонн в год. Проект финансировался Фондом сплочения ЕС, средствами государственного бюджета и бюджета Правления СЭЗ Лиепая как часть проекта «Дороги, входящие в порт Лиепая».

Дорога в порт является частью транспортной инфраструктуры города Лиепая и используется общественным транспортом. Хотя доступ в порт осуществляется с минимальным воздействием на общественный транспорт, всё ещё присутствует негативное воздействие от тяжёлых автомобилей, прибывающих в порт и отправляющихся из него. Поэтому Правление СЭЗ Лиепая начало реализацию проекта «Строительство второго этапа входной дороги в порт», с целью перенаправить тяжёлый транспорт прямо на главную дорогу Лиепая-Рига без использования транспортной инфраструктуры внутри границ города. Проект финансируется Фондом сплочения ЕС, средствами государственного бюджета, бюджета города Лиепая и бюджета Правления СЭЗ Лиепая как часть проекта «Дороги, входящие в порт Лиепая».

Реконструкция волнорезов была выполнена в два этапа. 1-й Этап — Обследование волнорезов в порту Лиепая началось в октябре 2008 и было завершено 29 декабря 2008. Этап обследование был выполнен субподрядчиками.

На основе результатов технического обследования было сделано заключение, что волнорезы не могут полностью обезопасить внутренний бассейн порта от воздействия основных западных ветров даже при малых штормах, создающих волны, переливающиеся через эти волнорезы и приносящие ил во внутренний бассейн. Кроме того, вершины волнорезов нарушают морскую безопасность на входе в порт. Поэтому требовалась реконструкция волнорезов.

2-й этап — были предложены три технических решения для защитного верхнего слоя волнорезов — дикий камень (валуны), бетонные кубы и бетонные тетраподы. Техническая структура нижних слоёв была разработана одинаковой для всех конструктивных решений. Было сложно обосновать, какое из конструктивных решений будет наиболее приемлемым, поскольку все решения примерно равносильны по техническим параметрам. В итоге было утверждено решение с бетонными кубами, поскольку бетонные кубы можно производить в Лиепе, что значительно снижает расходы на материалы и на транспортировку кубов от места производства до места строительства волнорезов. Проект был завершён и утверждён Советом по строительству города Лиепая в 2009 г.

Интермодальные терминалы. В порту Лиепая есть один терминал, которые работает с интермодальными грузами. Порт в большей степени специализируется на других группах товаров — на генеральных грузах, наливных грузах и т.д.

Компания LSEZ «TERRABALT» SIA была основана в 1991 года и стала первой копанией-агентством в порту Лиепая. LSEZ «TERRABALT» SIA обеспечивает удобное транспортное соединение между Восточной и Западной Европой. Терминал обеспечивает морские перевозки, фрахтует суда по запросу клиента, специализируется в обработке грузов, экспедировании и хранении. Терминал способен работать с грузами длиной до 190 метров.

LSEZ «TERRABALT» SIA в сотрудничестве с другими широко известными европейскими компаниями, предоставляет услуги по грузам Ро-Пакс, Ро-Ро, Ло-Ло и по генеральным грузам, осуществляет экспедирование грузов, перевозимых железнодорожным и автомобильным транспортом через территорию Латвии, Балтийского региона в направлении СНГ. С момента основания компания успешно предоставляет услуги агентирования в порту Лиепая, включая все сложные аспекты экспортно-импортных операций, паромных линий, услуг по бронированию, таможенной очистки и связи.

Причал терминала — 210 метров в длину и 50 метров в ширину, позволяет обслуживать два судна одновременно. Причал позволяет обрабатывать суда с осадкой до 8,6 метров и длиной до 190 метров.

Стивидорные услуги, предлагаемые терминалом, включают услуги паромной линии и контейнерной линии и обработку большого перечня генеральных грузов. Для того, чтобы обеспечить качественное решение любого вопроса, компания оборудована всем необходимым оборудованием и техническими средствами. Погрузка и разгрузка крупноразмерных и тяжеловесных грузов гарантируется наличием порталного крана.

В дополнение в терминале имеются собственные специальные грузоподъемные механизмы и оборудование для предоставления услуг контейнерным линиям. Компания способна обслужить до 300 прицепов ежедневно. Этому способствует то, что терминал расположен сразу за причалом. Администрация компании, таможенные брокеры, судовые агенты, транспортное отделение и обмен валюты — всё расположено в одном и том же здании терминала и обеспечивает круглосуточное обслуживание.

На протяжении более 19 лет действуют три морские грузо-пассажирские паромные линии, соединяющие Лиепая с портом Росток — 2 раза в неделю, с портом Травемюнде — 2 раза в неделю, и с портом Карлсхамн — 3 раза в неделю. На протяжении трёхлетнего периода работали контейнерные судовые линии, соединяющие Лиепая с портами Роттердам (Голландия), Ипсвич и Тиспорт (Великобритания), Гамбург (Германия), Хельсинки (Финляндия), Гданьск (Польша) и Клайпеда (Литва).

9.1.3. Порт Вентспилс

Свободный порт Вентспилс — важный транзитный и промышленный центр, расположенный на восточном побережье Балтийского моря. Преимущество быть свободным ото льда круглый год, возможность принимать самые большие суда, которые могут входить в Балтийское море, своевременность и точность операций по обработке грузов производимых в терминалах порта, — всё это делает порт Вентспилс эффективным и прибыльным шлюзом для поставщиков грузов в Россию и другие соседние страны и из них. В свободном порту есть специальная экономическая зона более 700 га для развития промышленных проектов, с готовой инфраструктурой и специальными налоговыми стимулами.

Вентспилс имеет удобные автодорожные связи, а именно, главную дорогу столицы страны города Рига, который расположен в 189 км от Вентспилса, а также двухпутную дорогу европейского значения E22 (Великобритания – Голландия – Германия – Швеция (Норчепинг) – Вентспилс – Москва), что позволяет осуществлять распределение грузов из Вентспилса в Россию и СНГ.

Железнодорожный коридор Восток-Запад через Вентспилс — один из наиболее используемых в Европе. Каждый год около 20 млн. тонн различных грузов перевозятся по этому маршруту. При совместном финансировании ЕБРР, ГАО Latvijas dzelzceļš (Латвий-

ские железные дороги) осуществлен важный проект по развитию — пропускная способность железнодорожного коридора Восток-Запад была повышена с 20 млн. тонн до 34 млн. тонн. В планах по развитию терминала предусматривается удлинить причал №15 до 570 м.

Интермодальные терминалы. Noord Natie Ventspils Terminals (NNVT) — многоцелевой центр обработки грузов, один из наиболее современных терминалов для обработки генеральных грузов, контейнеров и Ro-Ro грузов в Балтийском регионе. NNVT предоставляет быстрые, надёжные и высокопроизводительные услуги. Стивидорные операции и операции по хранению и дистрибуции осуществляются по очень привлекательным тарифам и на условиях, которые дорабатываются индивидуально.

На данный момент площадь терминала составляет 16,9 га. В ближайшем будущем планируется расширить её до 31,5 га. Инфраструктура терминала позволяет обрабатывать широкий спектр грузов — контейнеры, Ro-Ro, прицепы, рефрижераторные контейнеры, цистерны, тяжеловесные грузы и т.д.

Терминал обеспечивает следующие услуги для любых типов контейнерных и пакетированных генеральных грузов, включая тяжеловесы:

- ◇ все виды стивидорных операций;
- ◇ хранение на открытом воздухе — 120 000 квадратных метров;
- ◇ хранение в крытых складах 5200 квадратных метров (с дальнейшим расширением до 7200 квадратных метров);
- ◇ обработка контейнеров;
- ◇ распределение грузов;
- ◇ интермодальные решения;
- ◇ обработка рефрижераторных контейнеров — 36 разъемов, количество которых может быть увеличено в случае необходимости.

Железнодорожные пути и автомобильные пути для доступа в порт имеют стратегическое расположение в транспортной системе Вентспилса, и это обеспечивает функционирование терминала как логистического элемента во всей транспортной сети Латвии и соседних стран — России, Балтии и стран СНГ. В терминале имеется хорошо развитая железнодорожная система: на территории погрузки/разгрузки одновременно могут быть размещены 110 железнодорожных вагонов (2 железнодорожных поезда), и имеется возможность одновременной загрузки вагонов на нескольких железнодорожных путях.

NNVT имеет 5 причалов общей длиной 1200 м и максимальной глубиной 14,2 м. Терминал оборудован современным передвижным погрузочно-разгрузочным оборудованием, вилочными погрузчиками грузоподъемностью 1,75–25 тонн, рич-стакерами, терминальными тракторами, ролл-трейлерами, локомотивами и др.

Техническое оборудование:

- ◇ рельсовый кран грузоподъемностью 35 т и максимальным вылетом 45 м;
- ◇ самоходный кран Готвальд грузоподъемностью 100 тонн и максимальным вылетом 44 м;
- ◇ контейнерный кран грузоподъемностью 60 т и максимальным вылетом 37 с.

В дополнение таможенные организации расположены неподалёку от терминала, включая продуктовый и ветеринарный надзор, таможенный офис и др.

9.2. Текущее состояние Литовских портов

9.2.1. Порт Клайпеда

Клайпеда — стратегический порт для экономики Литвы. Правление государственного морского порта Клайпеда осуществляет свою деятельность в соответствии со специальным законом, регулирующим деятельность портов, от 1996 г. Кроме того, Министерство транспорта и коммуникаций утвердило положение, регулирующее работу и правила портовой навигации в Порту Клайпеда.

Министр транспорта и коммуникаций назначает и отзывает директора порта и утверждает финансовую отчетность. Совет порта, который подготавливает планы развития порта, состоит из представителей Министерства транспорта и коммуникаций, Министерства финансов, региона и города Клайпеда, членов правления порта и пользователей.

Также структура порта включает Совет по развитию порта, который подготавливает стратегию развития порта и координирует отношения между портом, городской администрацией Клайпеды и правительственными учреждениями. Совет по развитию порта состоит из представителей министерства транспорта и коммуникаций, Министерства Финансов и других министерств, региона и города Клайпеда, академических представителей, правления порта и пользователей.

Государственный порт Клайпеда — это самый важный и самый большой литовский портовый центр, соединяющий море, сушу и железнодорожные маршруты с Востока на Запад. Клайпеда — многоцелевой, универсальный, глубоководный порт, предоставляющий услуги высокого качества. 17 крупных стивидорных компаний, судоремонтные и судостроительные верфи функционируют в порту, а также все типы услуг по обработке грузов и услуг для морского бизнеса. Хорошо скоординированная работа морского и континентального транспорта, Свободная экономическая зона, европейская сеть каботажного судоходства, и широкая эксплуатация логистических и промышленных предприятий обеспечивают работу интермодального транспорта.

Характеристики порта Клайпеда приведены в Таблице 9.8.

Таблица 9.8. Характеристики порта Клайпеда

Показатель	Значение
Площадь территории порта	519 га
Площадь водной части порта	897 га
Длина портовых набережных	26 923 м
Длина портовых железнодорожных путей	79 000 м
Длина северного волнореза	733 м
Длина южного волнореза	1374 м
Площадь крытых складов для генеральных грузов	89 013 м ²
Площадь складов для насыпных и навалочных грузов	143 700 м ²
Площадь складов для рефрижераторных грузов	47 550 м ²
Площадь мест открытого хранения	934 677 м ²
Вместимость цистерн для наливных грузов	738 300 м ³

Грузы Ro-Ro. В 2011 году прирост переработки грузов Ro-Ro, составил 14% по сравнению с 2010 годом. Все грузы, относящиеся к этой группе транспортировались четырьмя Ro-Ro линиями: Клайпеда – Карлсхамн (Швеция), Клайпеда – Киль (Германия), Клайпеда – Зассниц (Германия) и Клайпеда – Орхус – Копенгаген – Фредерисия (Дания). Лишь небольшое количество Ro-Ro грузов было доставлено через порт Клайпеда не этими линиями. Наибольший грузооборот наблюдается между портами Германии, Швеции и Дании. 53,9% Ro-Ro грузов прибывает в Клайпеду и 46,1% отправляется из порта (экспорт). Эта грузовая группа состоит из четырёх категорий: авто-прицепы, грузовики; прицепы; ролл-прицепы; легковые автомобили. В 2011 г. оборот автоприцепов и грузовиков составил 105652 единицы, прирост составил 18,3% к предыдущему году, или более 16343 единиц. Оборот прицепов возрос на 16,1% или на 8626 единиц и составил 62301 единиц. В 2011 году перевозка ролл-прицепов возросла на 8,7% или на 1260 единиц и составила 72371 единиц. Оператором всех Ro-Ro линий является компания «DFDS Seaways», которая в основном ориентируется на доставку грузов, а не на перевозку пассажиров, поэтому подсчёт объёмов грузов в единицах даёт соответственно меньшие цифры, но при подсчёте в тоннах доля Ro-Ro грузов превышает 13,4% всего оборота порта. Причины такого роста могут быть связаны с возросшим спросом на потребительские товары; эти типы товаров обычно транспортируются в автоприцепах. Стабилизация рынка в 2011 году способствовала потоку транспортных средств, используемых в промышленности и в сельскохозяйственном секторе.

Вагоны перевозятся единственной Ro-Ro линией Клайпеда – Щецин. Вагоны доставляются прямо на специальный паром «Вильнюс» с железнодорожными путями на палубе.

Контейнеры. В 2011 году оборот контейнеров в порту Клайпеда составил 382185 ДФЭ, прирост по сравнению с прошлым годом составил 29,5% или 86964 ДФЭ. Измеряемый в тоннах грузооборот составил 4269,5 тыс тонн. Как и в случае с Ro-Ro грузами, на эту категорию грузов влияют изменения на потребительском рынке.

В мае 2011 был установлен абсолютный рекорд месячного контейнерного грузооборота, исчисленного как в ДФЭ, так и в тоннах. В мае было обработано 46627 ДФЭ, в тоннах обработанный грузооборот составил 459,5 тыс. тонн. Этот впечатляющий и устойчивый рост стал возможен по причинам, которые не имели никакого отношения к естественному развитию рынка. С июля 2011 значительное повышение импортных пошлин на бывшие в употреблении автомобили, импортируемые в Беларусь, Россию и Казахстан, привело к импорту бывших в употреблении автомобилей в контейнерах из США. После этого впечатляющего подъёма рынок стабилизировался в течение нескольких последующих месяцев. Однако, как это всегда традиционно происходит в периоды перед праздниками, показатели обработки контейнеров снова подскочили.

Наибольшая доля транспортируемых контейнеров относится к транспортировке контейнеров между портом Клайпеда и главными портами Восточной Европы, поскольку в них находятся самые крупные контейнерные перевозчики, а затем контейнеры перегружаются на меньшие суда и распределяются по региону между балтийскими странами. В 2011 г. оборот контейнеров между портом Клайпеда и портами Германии составлял 202863 ДФЭ (+50,7% или 99 934 ДФЭ по сравнению с 2010 г.).

Связи. Кратчайшие расстояния соединяют порт с наиболее важными промышленными регионами Восточного заплечья (Россия, Беларусь, Украина и др.). Главные судоходные линии в порты Западной Европы, Юго-восточной Азии и Американского континента пролегают через порт Клайпеда. Свободный ото льда порт, который не замерзает даже во время очень холодных зим гарантирует беспрепятственное движение и непрерывную стивидорную работу. Поскольку порт Клайпеда расположен на стыке международных транспортных коридоров, он является мостом между СНГ и странами Азии, Евросоюзом и другими рынками. Три автомагистрали, выходящих из порта — Южная, Северная и Центральная портовые дороги — представляют собой жизненно важные коммуникации для транспортировки грузов (Таблица 9.9).

Таблица 9.9 – Главные интермодальные линии в порту Клайпеда

Линия	Название организации-уполномоченного агента	Примечания
Бремерхафен – Гамбург – Клайпеда – Санкт-Петербург – Гамбург – Санкт-Петербург – Котка – Раума – Евле – Гамбург	UAB «BG Shipping»	Контейнерные линии
Бремерхафен – Клайпеда – Рига – Орхус – Бремерхафен	UAB «Limarko jūry agentūra»	Контейнерные линии
Бремерхафен – Рига – Таллинн – Клайпеда – Гамбург – Бремерхафен	UAB «Limarko jūry agentūra» [«Team Lines GmbH & Co»]	Контейнерные линии
Гданьск – Клайпеда – Рига – Таллинн – Гданьск	UAB «Limarko jūry agentūra» [«AP MOLLER – MAERSK A/S»]	Контейнерные линии
Гамбург – Гдыня – Гданьск – Клайпеда – Гамбург	UAB «CMA CGM Lietuva» [CMA CGM Marseille]	Контейнерные линии
Гамбург – Клайпеда – Санкт-Петербург – Котка – Гамбург – Клайпеда	UAB «Limarko jūry agentūra» [«Team Lines GmbH & Co»]	Контейнерные линии
Гамбург – Щецин – Клайпеда – Гамбург	UAB «CMA CGM Lietuva»	Контейнерные линии
Иммингем – Роттердам – Мууга – Хельсинки – Клайпеда – Эсбьерг	UAB «Klaipėdos Translit» (UAB «Tschudi Logistics»)	Контейнерные линии
Клайпеда – Бремерхафен – Гамбург	UAB «Arijus» (Unifeeder A/S)	Контейнерные линии
Клайпеда – Фредерисия – Копенгаген – Орхус	AB «DFDS Seaways»	Ro-Ro линии
Клайпеда – Карлсхамн – Клайпеда	AB «DFDS Seaways»	Ro-Ro линии
Клайпеда – Киль – Клайпеда	AB «DFDS Seaways»	Ro-Ro линии
Клайпеда – Рига – Роттердам – Щецин	UAB «Arijus» [«Unifeeder A/S»]	Контейнерные линии
Клайпеда – Зассниц – Клайпеда	AB «DFDS Seaways»	Ro-Ro линии
Клайпеда – Тис порт – Роттердам – Хельсинки – Санкт-Петербург – Ширнесс – Гамбург – Рига – Гент – Орхус – Седертелье – Пори – Клайпеда	UAB «Containership»	Контейнерные линии
Роттердам – Бремерхафен – Гдыня – Клайпеда – Рига – Санкт-Петербург – Евле – Седертелье – Норчепинг – Бремерхафен	UAB «MSC Vilnius» (MSC Mediterranean Shipping Company)	Контейнерные линии

Территорию Литвы пересекают четыре главных транспортных коридора. На направлении Север-Юг находится коридор I – Хельсинки – Таллинн – Рига – Каунас – Варшава (автомагистраль Виа Балтика и железнодорожная линия Рэйл Балтика). Длина литовского участка автомагистрали составляет 274 км, а железнодорожного участка – 334 км. Коридор IА – пролегает по маршруту Рига – Шяуляй – Таураги – Калининград. На направлении Восток-Запад находится коридор IХВ: Киев – Минск – Вильнюс – Клайпеда. Длина литовского участка автомагистрали 339 км, а участка железной дороги – 418 км. Порт Клайпеда связан с Западной Европой паромными линиями Ro-Ro (железнодорожный и автомобильный паром) и наземными дорогами. Коридор IХD – продвигается по маршруту Каунас – Калининград. Длина литовского участка железной дороги 120,6 км.

Инвестиции и развитие. Доказав свои конкурентные преимущества и заняв ведущее положение среди главных Восточно-Балтийских портов, порт Клайпеда ставит перед собой амбициозные планы по дальнейшему развитию и смело встречает вызовы нового столетия. Хорошо развитый доступ в порт по железной дороге и по системе автомагистралей, который обеспечивает быструю и беспрепятственную доставку грузов в портовые терминалы, очень важен для успешного функционирования порта.

Далее в Таблице 9.10 представлены 10 главных инвестпроектов, относящихся к порту Клайпеда.

Таблица 9.10. Десять основных инвестпроектов по данным на 1.01.2013 г.

Объект	Инвестиции в 2013 г., млн. лит	Общая стоимость проекта, млн. лит
Строительство инфраструктуры терминала для сжиженного газа и капитальные работы по углублению дна в портовых водах	83	170
Капитальное углубление и расширение портового судоходного канала*	63	109
Строительство инфраструктуры Терминала для пассажирских и грузовых паромов *	39	97
Реконструкция набережных №7, 8, 9 (первый этап реконструкции)	18	22
Строительство автодорог для доступа от проспекта Baltijos к портовым набережным (JSC «Klaipėda Passenger and Cargo Ferry Terminal»)	12,5	14
Реконструкция улицы Kairių	11	34
Разработка и строительство места утилизации для загрязнённой почвы	10	21
Строительство набережных № 90-96	9	21
Строительство дополнительного железнодорожного пути на сортировочной станции и строительство новых железнодорожных путей в JSC «Malku Bay Terminal»	7	7
Проект LUVIS*	4,5	4,5

* проект финансируется совместно из фондов Евросоюза.

Железные дороги. В порту Клайпеда более 75 процентов общего объёма грузов транспортируется по железной дороге. Поэтому важно развивать портовую железнодорожную сеть, поскольку железнодорожная перевозка, в сравнении с автомобильной, намного более экологичная, быстрая и дешёвая. Строительство портовых железных дорог обеспечивает не только быструю доставку грузов, но также решает связанные с транспортом проблемы пробок, загрязнения и шума.

Порт Клайпеда обслуживается двумя железнодорожными станциями: Клайпеда и Драугисте, и пятью железнодорожными сортировочными станциями: Клайпеда, Perkėlos, Pauosčio, Римкай и Anglinė.

Две последних сортировочных станции полностью реконструированы путём развития дополнительного доступа в порт и установки централизованной системы управления. Такая реконструкция чрезвычайно важна, поскольку она позволит порту сократить время, требуемое для передачи вагонов в портовые терминалы. Железнодорожная станция Драугисте также реконструируется: строится новый железнодорожный путь для доступа в портовые терминалы и увеличивается пропускная способность имеющихся портовых железнодорожных путей.

Автомагистрали. Автомагистрали, выходящие из порта — Южная, Северная и Центральная портовые дороги — представляют собой жизненно важные коммуникации для транспортировки грузов.

Гармоничное сосуществование порта и города требует строительства Южной портовой дороги, которая будет иметь четыре полосы и выдерживать возросшую нагрузку. Потоки транспорта будут огибать город и обеспечивать наиболее безопасную и быструю транспортировку грузов из порта. Более того, к 2014 г. улица Kairių, ведущая к Международному парковому терминалу будет реконструирована.

Реконструкция Центральной портовой дороги требует тщательного подхода, поскольку порт исторически расположен в жилых районах города. Для того, чтобы уменьшить транспортную нагрузку, на проспекте Baltijos будут построены двухуровневые пересечения дорог и тоннели.

Общественный логистический центр. Логистические центры, оказывающие дополнительные услуги по хранению, упаковке, сортировке и др. в Клайпеде, расширяют перечень своих услуг, обеспечивая постоянный рост объёмов груза в порту. Поэтому, для обеспечения клиентов более широким перечнем логистических услуг в Клайпеде построен Общественный логистический центр. Развитие его инфраструктуры — площадок, автодорог и железных дорог — будет финансироваться государством и Фондом сплочения ЕС. Центр, который планируется завершить в 2014 г., обеспечит долгосрочные гарантии для бизнеса и повысит конкурентоспособность порта в Балтийском регионе.

Современный и большой Общественный логистический центр будет расположен на юге Клайпеды, в непосредственной близости к порту. Работа центра обеспечит полный набор услуг и конкурентные тарифы для клиентов порта, а также откроет новые инвестиционные возможности для бизнеса.

Интермодальные терминалы. В порту Клайпеда имеется три терминала, работающих с интермодальными грузами: SC «Klaipėda Stevedoring Company (KLASCO)», «Klaipėdos Smelte (LKAB)» и «Klaipėda Container Terminal (KCT)».

Klaipėda Stevedoring Company (KLASCO) — портовое предприятие, работающее на высоком технологическом уровне. По обновлению и динамике бизнеса эта крупнейшая стивидорная компания в порту Клайпеда рассматривается как бизнес-лидер. Доля KLASCO на рынке портовых услуг составляет более одной трети от всего объёма рынка. Её производственная эффективность, социальная ответственность и гибкий бизнес оказывают значительное влияние на экономику и эффективность работы порта Клайпеда.

После приватизации KLASCO в 1999 г., инвестиции в строительство специализированных терминалов и складов, а также в экологические проекты, составили более 150 млн. лит, в то время как в предшествующий этому период суммы, выделяемые на технологические усовершенствования и обновление грузообрабатывающего оборудования, составляли 10–20 млн. лит в год. В процессе адаптации к постоянно меняющимся условиям конкуренции большие суммы были выделены на реструктуризацию деятельности компании в соответствии с международными стандартами ISO и требованиями Кодекса ISPS (портовая безопасность).

В соответствии с соглашением о сотрудничестве между KLASCO и Клайпедским университетом, KLASCO финансирует работы, относящиеся к применению научных достижений в производстве, продвижению инициатив в области грузовой логистики и морского бизнеса, а также предоставляет рабочие места студентам во время их производственной практики или для постоянной занятости. Широкие карьерные перспективы мотивируют специалистов компании обучаться, повышать квалификацию и успешно выполнять задания компании. Проект по обучению персонала, финансируемый Европейским Социальным фондом и KLASCO, в 2006–2008 гг. привлёк несколько сотен человек и помог им повысить свои навыки в областях управления, английского языка, экономики и управления ИТ системами.

Инженерные коммуникации и оборудование для тушения пожаров на судах были установлены на реконструированных или обновлённых набережных. Вдоль набережных проходит железнодорожная линия. Также были оборудованы железнодорожная станция для распределения вагонов и парковочные места для грузовиков. Суда снабжаются электроэнергией и свежей водой.

Таблица 9.11. Характеристики терминалов компании SC Klaipėda Stevedoring Company

Показатель	Значение
Количество причалов	5
Длина причалов, м	900
Количество навесов	1
Общая площадь навеса, м ²	1 600
Количество складов	2
Общая площадь крытых складов, м ²	2050
Зона открытого хранения, м ²	95 000

Паромный Ro-Ro терминал — это точка соединения маршрутов наземного транспорта (железнодорожного, автомобильного) и морских судов, которые соединяют Евросоюз со

странами СНГ. Терминал имеет дело с транспортировкой груза в вагонах, грузовиками, на платформах и прицепах, а также с перевозкой пассажиров на паромов компании «DFDS Seaways», оператора датской транспортной компании DFDS.

Характеристики терминалов компании SC Klaipėda Stevedoring Company приведены в Таблице 9.11.

Основные услуги в терминале:

- ◇ все услуги, необходимые для паромов Ро-Ро;
- ◇ погрузка железнодорожных вагонов на паромы и выгрузка с паромов;
- ◇ паромный (Ро-Ро) терминал может обслуживать до 150 000 пассажиров в год;
- ◇ складирование и хранение грузов в открытых и крытых складах.

Судоходные линии Ро-Ро, обслуживаемые в терминале:

- ◇ Клайпеда – Киль (Германия);
- ◇ Клайпеда – Карлсхамн (Швеция);
- ◇ Клайпеда – Копенгаген – Орхус – Фредерисия (Дания);
- ◇ Клайпеда – Зассниц (Германия).

Klaipedos Smelte (LKAB). Стивидорная компания Klaipedos Smelte это современное предприятие, расположенное в порту Клайпеда. Компания предоставляет услуги по обработке и хранению контейнеров, тяжеловесных и негабаритных грузов, замороженных рыбных и мясных продуктов, а также насыпных, навалочных и упакованных грузов. Ежегодная перерабатывающая способность Klaipedos Smelte с настоящее время достигает 3,5 млн. тонн. Внутренняя сортировка железнодорожных вагонов собственными локомотивами, а также другие услуги, относящиеся к обработке грузов, входят в пакет услуг, которые компания предоставляет клиентам.

Klaipedos Smelte является частью мировой сети контейнерных терминалов, управляемых компаний Terminal Investment Limited (TIL). Имея более 27 терминалов, расположенных в различных странах, TIL тесно сотрудничает с Mediterranean Shipping Company (MSC), глобальной линией доставки контейнеров, которая удерживает второе место по количеству контейнеров, перевозимых морем. Klaipedos Smelte — является членом Ассоциации литовских стивидорных компаний, Литовской логистической ассоциации и Литовского союза промышленников.

Характеристика терминала Klaipedos Smelte приведена в Таблицах 9.12 – 9.13.

Таблица 9.12 – Характеристика терминала

Показатель	Значение
Количество причалов	8
Длина причалов, м	554
Глубина возле причалов, м	12,5
Максимальная осадка судов-контейнеровозов возле причалов и в канале, м	11,5
Максимальная длина судна-контейнеровоза	260
Вместимость зоны хранения, ДФЭ	10000
Количество разъёмов для рефрижераторных контейнеров	144

Контейнерный терминал Klaipėdos Smeltė (KSCT) начал свою работу в июле 2006 г. Со времени начала работы количество контейнеров, обрабатываемое в терминале, постоянно растёт: 38000 ДФЭ в 2007, 115000 ДФЭ в 2010 и 130000 ДФЭ в 2012. KSCT способен обрабатывать более 200000 ДФЭ в год. Терминал уже принимает суда вместимостью 3000–5762 ДФЭ.

Основные услуги в терминале:

- ◇ погрузка/разгрузка и хранение всех типов контейнеров;
- ◇ обслуживание контейнеров, перевозимых челночными поездами Викинг, Меркурий, Солнце (Sun) и ТрансБалтика;
- ◇ взвешивание, мойка, ремонт контейнеров и другие сопутствующие услуги;
- ◇ обработка тяжеловестных и негабаритных грузов;
- ◇ услуги специализированного грузового комплекса.

Таблица 9.13. Интермодальное контейнерное оборудование в Klaipėdos Smeltė

Оборудование	Значение
Самоходные краны	3 единицы 104 т
Рич-стакеры	6 единиц
Терминальные тракторы	4 единицы

Расширение контейнерного терминала заложено в программе развития компании на период 2010–2015 гг. Klaipėdos Smeltė планирует расширить зоны хранения и представить работу современных контейнерных кранов «судно-берег». Также планируется приобрести краны и другое терминальное оборудование для операций на грузовом дворе терминала.

Дальнейшее углубление причалов компании и судоходного канала порта Клайпеда до 14,0–14,5 м позволит Klaipėdos Smeltė принимать контейнерные суда вместимостью 6500–7000 ДФЭ. Реализация программы развития компании позволит достичь производительности 700000 ДФЭ в год. Ожидается, что более 90% объёма будет перевозиться по морю.

Контейнерный терминал Клайпеда (Klaipėda Container Terminal (KCT)) был основан в 1994 г. КСТ был пионером контейнерной обработки в порту Клайпеда и до сих пор удерживает ведущую позицию на рынке. Сегодня КСТ обрабатывает 66,7% всех контейнеров, доставляемых через порт Клайпеда, и удерживает около 26% контейнерного рынка Балтийских государств. Контейнерный терминал КСТ — второй по производительности среди подобных терминалов Балтийских государств.

Помимо разгрузки и погрузки КСТ предлагает ряд дополнительных услуг в своих терминалах:

- ◇ выгрузка из контейнеров и заполнение контейнеров;
- ◇ упаковка и взвешивание;
- ◇ объединение (консолидация) грузов;
- ◇ складирование и хранение;
- ◇ передача на другие виды транспорта и др.

Регулярные морские линии соединяют терминалы с главными Европейскими морскими портами. КСТ предлагает удобные связи с заплечьем и мультимодальную доставку в места назначения в Беларуси, России, Казахстане и Украине.

Терминал отправляет контейнеры контейнерными поездами:

- ◇ Викинг (Клайпеда – Минск – Одесса);
- ◇ Меркурий (Клайпеда-Москва);
- ◇ Челнок Вильнюс (Клайпеда-Вильнюс);
- ◇ Сауле (Клайпеда-Казахстан).

Контейнерный терминал Klaipeda Container Terminal (KCT). Производительность терминала составляет 450000 ДФЭ в год и он обслуживает 40–50 контейнерных судов в месяц. Терминал в 2012 гду обрабатывал 65% всех контейнеров, доставляемых через порт Клайпеда.

Характеристики Контейнерного терминала компании Klaipeda Container Terminal (KCT) приведены в Таблицах 9.14–9.16.

Таблица 9.14. Характеристики Контейнерного терминала компании Klaipeda Container Terminal

Показатель	Значение
Длина причалов, м	540
Глубина у причалов, м	9,9
Максимальная длина кораблей, м	215
Общая площадь терминала, га	32
Контейнерный двор, ДФЭ	12 000
Склады, м ²	12 000
Количество разъёмов для рефрижераторных контейнеров	250
Железная дорога	4 пути на 88 вагонов/платформ каждый

Основные услуги контейнерного терминала:

- ◇ обработка и хранение всех типов контейнеров;
- ◇ передача грузов с контейнерных судов на другие виды транспорта;
- ◇ обслуживание рефрижераторов и их мониторинг;
- ◇ подогрев цистерн;
- ◇ перегрузка жидких грузов из железнодорожных цистерн в контейнеры с гибкими цистернами;
- ◇ взвешивание, чистка и ремонт контейнеров;
- ◇ хранение товаров в складах и на открытых площадках.

Таблица 9.15. Интермодальное грузовое оборудование Klaipeda Container Terminal (KCT)

Оборудование	
STS кран	2 единицы по 40 т
Самоходный кран	1 единица 104 т
RTG кран	5 единиц по 40 т

Власти порта продолжают расширение терминальной набережно. Продолжаются работы по углублению дна в Дровяной бухте (Malku Bay). После завершения этих работ длина набережной в контейнерном терминале составит 850 м, глубина — 11,5 м. Реализация этих планов развития увеличит производительность терминала до 600000 ДФЭ в год.

С 2009 г. КСТ предоставляет услуги для автомобильных перевозчиков, перевозящих различные транспортные средства: тракторы, грузовые автомобили и др. Партии транзитных грузов накапливаются в специальной зоне в контейнерном терминале и погружаются на специализированные Ro-Ro суда. В апреле 2010 начала работать в контейнерном терминале Ro-Ro линия. Она ориентируется на транспортировку экспортных транспортных средств. Суда для перевозки автомобилей из норвежской судовой компании HÖEGH AUTOLINERS периодически заходят в терминал КСТ, чтобы собрать отправки транзитных грузовых транспортных средств и автобусов. В 2010 году был также открыт новый Ro-Ro сервис в Ro-Ro терминале. Он управляется немецкой судоходной компанией «К» Line European Sea Highway Services (KESS), которая специализируется на транспортировке транспортных средств и грузов на ролл-прицепах в различные места назначения на Балтийском и Северном морях.

В терминале Ro-Ro и генеральных грузов также размещается линия RIX BALTIC LINE, работающая между Англией и Балтийскими государствами. Судна этой линии заходят в терминал раз в неделю, доставляя транспортные средства и другие грузы из Халл (Англия). Производительность терминала — 50000 Ro-Ro единиц и 1 млн. тонн генеральных грузов в год.

Таблица 9.16. Терминальные характеристики терминала Ro-Ro и генеральных грузов в Klaipėda Container Terminal

Показатель	Значение
Длина причалов,м	2х200
Глубина у причалов,м	8,5
Максимальная длина судов,м	200
Рампы	2 Ro-Ro
Вместимость склада, прицепов	200
Крытые склады, м ²	10 000
Количество разёмов для рефрижераторных контейнеров	100
Железная дорога	2 линии к причалу

Основные услуги в терминале Ro-Ro и генеральных грузов:

- ◇ обработка Ro-Ro паромов и судов с генеральными грузами;
- ◇ передача груза на другие транспортные средства;
- ◇ услуги для рефрижераторных прицепов;
- ◇ обработка насыпных и навалочных грузов на суда и с судов;
- ◇ упаковка насыпных и навалочных грузов в мешки и биг-бэги (большие сумки), размещение в контейнерах;
- ◇ хранение товаров в крытых складах и на открытых площадках;
- ◇ взвешивание, маркировка, объединение (консолидация) грузов.

Техническое оборудование в терминале Ro-Ro и генеральных грузов:

- ◇ 2 крана: 10 т и 32 т)
- ◇ оборудование для обработки насыпных и навалочных грузов, производительностью 50000 т в месяц.

Быстрый рост объёмов насыпных и навалочных грузов побуждает КСТ добавить новые мощности в этот терминал. В 2011 году оборудование по обработке насыпных и навалочных грузов было реконструировано для того, чтобы увеличить его производительность. В настоящее время строится новый складской сегмент для хранения насыпных и навалочных грузов.

9.3. Текущее состояние Польских портов

В Польше Акт о Морских портах и морских вокзалах от 1996 г обеспечивает основу деятельности портов. Акт использовался чтобы создать портовые управления для главных портов, развивающих экономику страны, таких как Порт Гданьск, Гдыня и Щецин-Свиноуйсьце. В соответствии с актом собственность на малые порты должна быть передана городу. Это такие порты как Колобжег, Дарлово, Хель и Эльблонг. Другие малые порты находятся под административным контролем морского офиса или всё ещё включены в предприятия государственной формы собственности, например, Владыславово.

9.3.1. Порт Гданьск

Порт Гданьск — главный международный транспортный центр, расположенный в центральной части южного Балтийского побережья, которая входит в число наиболее быстро растущих европейских регионов. В соответствии со стратегией Евросоюза Порт Гданьск играет существенную роль как ключевое звено в Транс-Европейском транспортном коридоре № 6, соединяющем скандинавские страны с Южной и Восточной Европой.

Порт Гданьск состоит из двух основных частей, которые различаются своими эксплуатационными параметрами: внутренний порт, разместившийся вдоль Мёртвой Вислы и портового канала, и внешний порт, обеспечивающий прямой доступ в Гданьский залив. Внутренний порт предлагает широкий ассортимент терминалов и оборудования для обработки контейнерных грузов, пассажирских паромов и Ro-Ro судов, пассажирских автомобилей, цитрусовых фруктов, серы, фосфатов и других насыпных грузов. Другие набережные оборудованы универсальным оборудованием и инфраструктурой и позволяют обрабатывать как генеральные, так и насыпные и навалочные грузы, такие как стальной прокат, негабаритные и тяжеловесные грузы, зерновые, искусственные удобрения, руда и уголь.

Внешний порт производит свои операции на пирсах, набережных и погрузо-разгрузочных причалах, расположенных непосредственно в водах Гданьского залива. Эта часть порта предлагает оборудование, предназначенное для обработки энергетического сырья, такого как жидкое топливо, уголь и сжиженный газ. Во внешнем порту также размещается современный Глубоководный контейнерный терминал (Таблица 9.17).

Таблица 9.17. **Портовые характеристики Порта Гданьск**

Показатель	Значение
Общая площадь суши, га	652
Общая площадь воды, га	412,56
Общая длина набережных, км	23,7
Площадь крытых складов, м ²	107 022
Площадь открытых складов, м ²	549 552
Максимальная осадка судна	
Внутренний порт, м	10,2 м
Внешний порт, м	15,0 м
Мощность обработки грузов	
Внутренний порт, млн. тонн	11,5
Внешний порт, млн. тонн	48,5
Работает 24 часа в день в три смены	23:00-07:00
	07:00-15:00
	15:00-23:00
Временная зона	CET(GMT+1h)
Свободен от льда	в течение всего года

Связи. Разработанная в соответствии с Оценкой потребностей в транспортной инфраструктуре (TINA), стратегия развития связей ЕС рассматривает порт Гданьск как одно из ключевых звеньев Транс-Европейского транспортного коридора № 6. Проходя, в значительной степени, по маршруту древнего Янтарного пути, коридор, с одной стороны, является свидетельством исторической роли, которую порт Гданьск играет по настоящее время в Европейской транспортной системе, и с другой стороны — следствием недавних прогнозов, описывающих тенденции будущего развития транспортировки.

Благодаря своему географическому и связанному с рынком месторасположению Порт Гданьск хорошо подходит для роли распределительного центра, ориентированного на регион Балтийского моря, а также на центрально- и восточноевропейские государства. В то же время порт представляет собой жизненно важное звено в транспортной цепи, обеспечивающей связь между Северными государствами и Южно-европейскими государствами, в частности в регионах Адриатического и Чёрного морей.

Тенденции, которые можно наблюдать на Европейском рынке перевозок, такие как быстрый рост перевозок грузовых единиц (контейнеров), расширение Ro-Ro перевозок, необходимость развития систем смешанной перевозки и каботажного судоходства, а также постоянно увеличивающаяся транспортная перегруженность на Европейских дорогах, которая вызывает к осуществлению идеи, называемой «с дороги на море», — всё это воздействует на развитие транспортных коридоров.

С видом на развитие шестого коридора были запущены новые транспортные услуги в регионе Балтийского моря. Главное значение, однако, имеют инвестиционные планы, сопровождаемые развитием инфраструктуры, обеспечивающей прямую связь порта с его заплемем. Планируемые инвестиционные проекты нацелены на максимально возмож-

ный уровень связи между Портом Гданьск с одной стороны и инфраструктурой Коридора 6 и всей транспортной сетью Евросоюза с другой стороны.

Порт Гданьск обладает очень хорошей сетью железнодорожных связей с запле-чем. В Гданьске есть железнодорожные связи со всеми стратегическими направле-ниями: южным, западным и восточным. Две железнодорожные магистрали соединяют Гданьск с югом Польши через Лодзь/ Варшаву в Катовице/Краков. У Гданьска также есть две электрифицированных железнодорожных линии, соединяющих его с Познанью и Вроцлавом, а также электрифицированная железнодорожная линия в Щецин и в рай-он Калининграда.

Подвесной мост имени Ионана Павла II. — важное транспортное звено для порта и для внутренней и международной сети автодорог. Он позволяет избежать направления мощных транспортных потоков через центр города. Уникальная конструкция моста — это символ современного порта. Проект финансировался из государственного бюджета при поддержке кредитов Всемирного Банка (Таблица 9.18).

Таблица 9.18. Характеристики моста Иоана Павла II

Показатель	Значение
Главный пролёт моста, м	230
Количество полос движения	2/2
Ширина, м	20,31
Опора, м	99,8
Длина дороги, м	1200
Мощность, тонн	50
Стоимость, млн злотых	150

Порт имеет следующие регулярные связи с Европейскими портами (Таблица 9.19).

Инвестиции и развитие. Инфраструктура для доступа в зону Промышленной на-бережной направлена на повышение мощности транспортной системы, соединяющей Промышленную набережную и развивающиеся территории порта с главным транспорт-ным проездом восточной части порта, в связи с ростом грузооборота на Промышленной набережной. Проект направлен на перепланировку набережной, строительство новой эстакады грузоподъёмностью 50 тонн и модернизацию прилегающей улицы. В результате был обеспечен прямой дорожный подъезд для интенсивного движения, что сняло нагрузку с жилых районов. Более того, были созданы условия для того, чтобы обеспечить эф-фективное использование 120 га развивающихся портовых территорий. В долгосрочной перспективе завершение проекта позволит расширять грузообрабатывающие терминалы, логистику и дистрибуцию, а также производственную деятельность.

Строительство Глубоководного контейнерного терминала Гданьск. Это самый боль-шой и наиболее значимый инвестиционный проект, влияющий на будущее порта Гданьск, связанный со строительством контейнерного терминала. Первая фаза строительства тер-минала была завершена, и в результате терминал достиг ежегодной производительности 500000 ДФЭ. Планируемый уровень производительности терминала составляет 4 млн. ДФЭ.

Таблица 9.19. Регулярные связи порта Гданьск с Европейскими портами

Страна	Место доставки	Перевозчик	Частота	Тип груза	Агент
Дания	Орхус	Maersk Line (AE10)	еженедельно	контейнеры	Maersk Polska
Эстония	Таллинн	Seago Line	еженедельно	контейнеры	Seago Line
	Ханко	Euro Marine Logistics NV	еженедельно	Ro-Ro: авто-мобили	MAG
Финляндия	Хельсинки	Seago Line	еженедельно	контейнеры	Seago Line
	Котка	Seago Line	еженедельно	контейнеры	Seago Line
Германия	Бремерхафен	Maersk Line (AE10)	еженедельно	контейнеры	Maersk Polska
	Бремерхафен	Seago Line	еженедельно	контейнеры	Seago Line
	Бремерхафен	Seago Line	еженедельно	контейнеры	Seago Line
	Бремерхафен	Unifeeder A/S	еженедельно	контейнеры	Unifeeder
	Гамбург	Seago Line	еженедельно	контейнеры	Seago Line
	Гамбург	Team Lines	еженедельно	контейнеры	Team Lines
	Гамбург	Team Lines / CMA CGM	еженедельно	контейнеры	PUBC
	Гамбург	Unifeeder A/S	еженедельно	контейнеры	Unifeeder
Великобритания	Халл	Seaway Logistics	1-2 раза в месяц	насыпные	Baltic Shipping Agency
	Ньюкасл	Euro Marine Logistics NV	еженедельно	Ro-Ro: авто-мобили	MAG
Голландия	Роттердам	Maersk Line (AE10)	еженедельно	контейнеры	Maersk Polska
	Роттердам	Unifeeder A/S	еженедельно	контейнеры	Unifeeder
Латвия	Рига	Seago Line	еженедельно	контейнеры	Seago Line
Литва	Клайпеда	Seago Line	еженедельно	контейнеры	Seago Line
Россия	Калининград	Seago Line	еженедельно	контейнеры	Seago Line
	Калининград	Seago Line	еженедельно	контейнеры	Seago Line
	С-Петербург	Seago Line	еженедельно	контейнеры	Seago Line
Испания	Альхесирас	Maersk Line (AE10)	еженедельно	контейнеры	Maersk Polska
Швеция	Гетеборг	Maersk Line (AE10)	еженедельно	контейнеры	Maersk Polska
	Nynäshamn	Polish Baltic Shipping Co. Polferries	2-3 раза в неделю	Ro-Ro и пассажиры	Polish Baltic Shipping

Строительство контейнерного терминала порождает естественную потребность в наличии логистического и распределительного центра в непосредственной близости. Разместившись не обширных территориях, отведённых для развития, Центр будет представлять собой жизненно-важную структуру, дополняющую собой инфраструктуру терминала и направленную на транспортировку товаров между западными государствами Евросоюза и Россией, Беларусью и Украиной. Благодаря хорошему месторасположению центр будет связан с автодорожной сетью, включая автостраду А-1, и с железнодорожной сетью. Центр будет играть роль узла, обеспечивающего широкий перечень услуг с добавленной стоимостью, таких как экспедирование, дистрибуция, хранение, складирование, упаковка и распаковка контейнеров, а также услуг таможенного оформления, банковских услуг и др.

Развитие GTK. GTK — предшественник контейнерной обработки в порту Гданьск, убеждает своих преданных клиентов, что он всё ещё нужен, и что он занимает своё место в доставке контейнеров в Балтике.

GTK в настоящее время работает с регулярными зарегистрированными судоходными линиями «Unifeeder», «Team Lines» и «CMA CGM». Он использует набережную Szczecinskie для получения и погрузки контейнеров, перевозимых между Гданьском и Роттердамом, Иммингемом, Саут-Шилдсом, Гамбургом, Бремерхафеном, Калининградом, Коткой и, конечно, Гдыней и Щецином. Терминал с годовой производительностью обработки 90-100 тыс. ДФЭ столкнулся с кризисом. В сложном 2010 году он использовал 60% своей мощности. 2011 год принес еще худшие результаты.

Поморский логистический центр — самые большие инвестиции в Северной Польше. Большой многофункциональный логистический центр будет развиваться в непосредственной близости от DCT Gdansk terminal. Соглашение об осуществлении инвестиций между городом Гданьск, InvestGda и Goodman Group было подписано в декабре 2010 г. Логистический центр будет финансироваться и строится компанией Goodman Group. Концепция предусматривает строительство до 500000 м² складских площадей и до 40000 м² офисных площадей. На первом этапе будет освоена площадь в 10 га.

Возможности логистический центр:

- ◇ возможность создания встроенного в единый комплекс складского, производственного и офисного пространства;
- ◇ общая зона развития 110 га;
- ◇ напрямую связан с контейнерным терминалом DCT Gdansk container terminal – самым большим контейнерным терминалом в Польше;
- ◇ растущий потребительский рынок тройки городов Гданьск, Сопот, Гдыня с населением более миллиона человек;
- ◇ проект представляет собой мультимодальный логистический центр, связывающий в себе железнодорожные, автодорожные и морские перевозочные маршруты, соединяющие Польшу со всеми главными европейскими городами.

DCT Gdansk и Goodman Logistics Centre сформируют самый большой логистический кластер в этой части Европы.

Интермодальные терминалы. Контейнерные терминалы. Обработка контейнеров в порту Гданьск сконцентрирована во внутреннем порту на набережной Szczecinskie, обслуживаемой Гданьским контейнерным терминалом (GTK) и в терминале Deepwater Container Terminal (DCT), расположенном во внешнем порту. Эти терминалы оказывают,

в основном, фидерные услуги и услуги для каботажного судоходства. DCT служит для приёма самых больших судов, которые могут входить в Балтийское море, т. е. судов Postpanamax.

GTK и DCT предлагают множество интегрированных терминальных и деповских операций: полный набор услуг по обработке контейнера, загрузка и разгрузка контейнера, ремонт и уборка, рефрижераторные разъёмы для рефрижераторных контейнеров.

Deepwater Container Terminal (DCT) — глубоководный контейнерный терминал. DCT Гданьск стратегически расположен на севере Польши (Поморский регион), в непосредственной близости от сообщества порта Гданьск, которое расположено вдоль Гданьского залива и реки Motława. Порт Гданьск расположен на транспортном коридоре, соединяющем Северную и Центральную Европу, и соответственно соединяющем Южный и Восточный регионы: Балканы и Турцию. Важное преимущество расположения DCT Гданьск – большое пространство, доступное для планируемого развития в сторону моря и в сторону заплечья. Развитие значительно повысит транспортные возможности DCT Гданьск между Балтийским морем и внутренней частью континента, как для Польши, так и Центрально-восточной Европы. Благоприятное месторасположение DCT Гданьск означает оптимальное соединение моря с Балтийским регионом и внутренней частью континента.

DCT Гданьск реализует первый этап своего развития и в настоящее время обеспечивает клиентов современными удобствами:

- ◇ 44 гектара общей площади;
- ◇ 650 м общей длины набережных из которых 265 м имеют глубину 13,5 м, и 385 м имеют глубину 16,5 м ;
- ◇ Ro-Ro рампа шириной 40 м;
- ◇ главные контейнерные штабели вместимостью более 18000 ДФЭ;
- ◇ зона для пустых контейнеров вместимостью 5000 контейнеров;
- ◇ 336 рефрижераторных разъёма;
- ◇ 5 гектаров сверхмощного покрытия чтобы обеспечить складирование Ro-Ro транспортных средств и неконтейнеризированных грузов;
- ◇ склад CFS (7200 м²) с рампой для грузовиков. Возможность удвоить размер склада;
- ◇ железнодорожные пути: 2х1000 м. Будут построены дополнительно два пути и оборудованы железнодорожным краном;
- ◇ парк грузовиков 100 сцепок грузовик-прицеп;
- ◇ ворота с входным контролем, контролируемые службой безопасности, идентификация радиочастотных меток и радиологические датчики;
- ◇ 756 м² полностью оборудованных механический цехов и хранилищ;
- ◇ административное здание с 3000 м² офисных площадей, таможней и пограничной службой.

DCT Гданьск может выполнять все контейнерные операции на набережной, грузовом дворе и в складе, включая грузовые операции (Таблица 9.20).

Глубоководный контейнерный терминал Гданьск начал свою работу в 2007 г. Первая фаза строительства терминала была завершена в 2007. Производительность терминала достигла 4 млн. ДФЭ. Дополнительно, один из причалов был оборудован Ro-Ro рампой. Обработка осуществляется с использованием IT системы, поддерживающей EDI.

Таблица 9.20. Оборудование для обработки грузов в ДСТ Гданьск

Оборудование	Количество
Козловой кран судно-берег	5
Козловой кран на резиновом ходу	16
Рич-стакер	3
Погрузчик для пустых контейнеров	2
Дворовый грузовик	25
Контейнерный полуприцеп	28
Ro-Ro полуприцеп	4
Ro-Ro вилочный погрузчик	1
Вилочный погрузчик	9

ДСТ Гданьск — это идеальные ворота в Польшу, а также перевалочный центр для Санкт-Петербурга и остального Балтийского региона. Несмотря на наличие других терминалов в Польше в близлежащих районах, ДСТ Гданьск имеет неограниченный потенциал для расширения. Инфраструктура, разработанная специально в соответствии с рынком глубоководных контейнерных перевозок, глубина до 16,5 метров, полный RFID, GPS покрытие объектов, единственный терминал, способный обрабатывать полные маршрутные поезда — всё это делает ДСТ Гданьск идеальной платформой, позволяющей судовым линиям и экспедиторам эффективно обслуживать Польшу и дальше Центральную и Восточную Европу. Благодаря его 60-тонным супер-кранам Post-Panamax, обширной площади грузовых дворов, круглогодичному прямому доступу с незамерзающего и бесприливного моря, ДСТ Гданьск также является отличным центром для перевалочных нужд любой судоходной линии.

Терминал предлагает следующие регулярные сервисы:

Maersk Line по маршруту Гданьск – Орхус – Гетеборг – Бремерхафен – Роттердам – Альхесирас – Суэцкий канал – Сингапур – Янтьян – Гонконг – Квангуанг – Нинбо – Шанхай – Гонконг – Янтьян – Танджунг Пелепас – Суэцкий канал – Роттердам – Бремерхафен – Гданьск, заходит в порт раз в неделю;

Seago Line по маршруту:

- ◇ Гданьск – Санкт-Петербург – Гданьск, заходит раз в неделю;
- ◇ Гданьск – Котка – Хельсинки – Бремерхафен – Калининград – Гданьск, заходит раз в неделю;
- ◇ Гданьск – Таллинн – Рига – Клайпеда – Гданьск, заходит раз в неделю;
- ◇ Гданьск – Гамбург – Бремерхафен – Калининград – Гданьск, заходит раз в неделю.

Gdansk Container Terminal (GTK) — Гданьский контейнерный терминал. В ноябре 1998 г. Гданьский контейнерный терминал начал работать на набережной Szczecinские. Благодаря постоянно реализуемой политике, способствующей интересам клиента и его удобству, а также усилиям по достижению высоких стандартов качества услуг, GTK создал себе репутацию дружественного порта. Главные преимущества GTK включают услуги, которые обеспечивают быстрое и эффективное взаимодействие клиента с административными служащими и учреждениями, комплексные услуги терминала и депо, услуги в свободной зоне порта Гданьск.

Терминал может обслуживать суда максимальной вместимостью 20000 дедвейтов (Таблица 9.21). Эта набережная может обслуживать суда, работающие по системе Lo-Lo и Ro-Ro. Терминал обработал 31729 ДФЭ морского происхождения в 2012 г.

Таблица 9.21. Терминальные характеристики GTK

Показатель	Значение
Длина судна, м	До 255
Рабочая длина набережной, м	365
Максимальная осадка, м	9,8
Открытые хранилища, м ²	67,417
Козловой кран судно-берег, т	40/60
Береговые краны, т	40
Козловые краны, т	32/40
Рич-стакеры, т	10
Самоходный портовый кран, т	100
Рефрижераторные контейнеры	95

Терминал предлагает следующие регулярные фидерные услуги:

- ♦ Team Lines на маршруте Гданьск – Гамбург – Гданьск заходит раз в неделю;
- ♦ Team Lines / CMA CGM на маршруте Гданьск – Гамбург – Гданьск заходит раз в неделю;
- Unifeeder A/S на маршруте:
- ♦ Гданьск – Роттердам – Гданьск заходит раз в неделю;
- ♦ Гданьск – Бремерхафен – Гамбург – Гданьск заходит раз в неделю.

Терминал управляется компанией Gdansk Container Terminal Co., в то время как услуги оказываются компанией Port of Gdansk Cargo Logistics SA.

GTK начал сотрудничество с новым железнодорожным оператором PCC Intermodal SA. Грузовой поезд, прибывший на набережную Szczecinskie. Сервис, осуществляемый PCC Intermodal SA, будет гарантировать регулярную доставку контейнеров между GTK и терминалами в Славков и в Бжег Дольны на юге Польши. В то же время PCC уже предоставляет услуги обоим контейнерным терминалам, расположенным в порту Гданьск.

Ro-Ro терминалы. Порт Гданьск предоставляет услуги для Ro-Ro судов на набережных Беспощинной зоны, а также на терминале Westerplatte Ferry Terminal. Ro-Ro рампа также доступна на терминале Polferries Terminal, управляемом компанией Polish Baltic Shipping Co, предлагающей регулярные паромные рейсы в Швецию, и на терминале Deepwater Container Terminal.

Расположенный на коротком расстоянии от входа во внутренний порт, беспощинная зона осуществляет обработку автотранспортных средств от производителей с Дальнего Востока и Европейских стран. Беспощинная зона предоставляет услугу хранения импортированных товаров без уплаты таможенной пошлины и гарантий, квот и налогов на неограниченный период времени. Также возможно забирать товары и производить таможенное оформление отдельными партиями. Регистрация товаров, которые поставляются в Беспощинную зону и забираются из неё осуществляется при помощи IT системы.

Терминал Westerplatte Ferry Terminal — новый грузовой и пассажирский паромный терминал расположенный на набережной Obroncow Westerplatte, около входа в порт на коротком расстоянии от центра Гданьска. Подвесной мост обеспечивает терминал отличной транспортной связью с национальной и международной автодорожной сетью, в частности с дорогой Гданьск-Варшава (расстояние до Варшавы — 345 км).

Инфраструктура терминала разработана для обработки судов, перевозящих грузы по Ro-Ro технологии, паромов, пассажирских судов.

Терминал Westerplatte Ferry terminal открыт для бизнеса, Управление порта Гданьск приглашает бизнес-партнёров, заинтересованных в запуске новых регулярных транспортных услуг. Терминал гарантирует одновременную обработку судов на трёх причалах, каждый из которых оборудован Ro-Ro рампой.

Мощность терминала:

- ◇ 3 причала:
- ◇ причал №1 с максимальной осадкой 8,1 метра;
- ◇ причал №2 с максимальной осадкой 8,1 метра;
- ◇ причал №3 с максимальной осадкой 9,3 метра;
- ◇ размещение судов с длиной до 225 метров;
- ◇ две плавающих Ro-Ro рампы, с максимальной несущей способностью 80 тонн каждая, на понтонах длиной 35 и шириной 21 м, и одна стационарная качающаяся рампа с максимальной несущей способностью 40,7 тонн;
- ◇ общая площадь терминала — 72 000 м²;
- ◇ парковочные дворы площадью 10700 м², которые одновременно могут вмещать:
 - 375 легковых автомобилей / 125 грузовиков большой грузоподъёмности;
 - 12 автобусов;
 - 20 автопоездов;
- ◇ площадки для маневрирования и хранения площадью 19 900 м², которые одновременно могут вмещать 500–1100 легковых автомобилей или 140–360 прицепов;
- ◇ крытые склады площадью 8 000 м²;
- ◇ система железнодорожных путей, ведущая в места хранения и к железнодорожной рампе. Максимальная длина отцепа из вагонов – 170 метров;
- ◇ шесть стендов для таможенного и пограничного оформления автомобильных транспортных средств;
- ◇ пассажирский терминал общей площадью 2050 м², с пешеходным переходом и административными офисами, обеспечивающий полный перечень услуг по перевозке пассажиров.

Годовая производительность терминала: 600 тыс — 1 млн. пассажиров, 180 тыс — 400 тыс легковых автомобилей, 150 тыс — 350 тыс. грузовиков большой грузоподъёмности.

Следующий инвестиционный проект направлен на улучшение связи между терминалом и транспортной сетью, которая в настоящее время проходит расширение и модернизацию, включая автомагистраль A1.

Терминал «Polferries» Ferry Terminal. Терминал управляется компанией Polish Baltic Shipping Co. Polferries. Пассажиры и автомобильные транспортные средства обслуживаются паромом, который обеспечивает связь со Швецией. Паром «Скандинавия» способен принять на борт до 1800 пассажиров и 515 легковых автомобилей, или 175

легковых автомобилей и 38 грузовиков. Длина парома — 146,1 м, ширина — 25,5 м. Как единственная компании с полностью польским капиталом, Polish Baltic Shipping Co. обслуживает паромное сообщение в Скандинавию. Опираясь на многолетний опыт в области туристических перевозок, Polish Baltic Shipping Co – Polferries зарекомендовала себя как ведущий поставщик услуг по транспортировке в Северные государства. В настоящее время Polish Baltic Shipping Co управляется в соответствии с наиболее продвинутыми стандартами в области паромных перевозок.

Рабочая длина набережной — 175 м, максимальная осадка судна — 6,6 м.

Безпошлинная зона была открыта в Гданьске в 1996 г. Управление Безпошлинной зоной находится в руках Управления порта Гданьск. Главные выгоды для деловых партнёров, сотрудничающих с Безпошлинной зоной, включают хранение импортных товаров без таможенных гарантий, сборов, пошлин и налогов на неограниченный период времени, изъятие и таможенную очистку товаров отдельными партиями, а также предоставление льгот для производства с добавленной стоимостью и сборки.

Расположенная на входе в порт на набережных WOC I и WOC II в бассейне «Владислав IV», Безпошлинная зона работает 24 часа в день. Её территория составляет 31 га (Таблица 9.22). Регистрация товаров, которые ввозятся и вывозятся из Безпошлинной зоны, осуществляется средствами IT-системы. Главный оператор — Cargo Logistics SA. Удобная транспортная связь обеспечивает хорошие условия для развития торговли.

Таблица 9.22. Терминальные характеристики терминала «Polferries» Ferry Terminal

Показатель	Значение
Территория	31 га
Длина судна	До 170 м
Рабочая длина набережной	
WOC I	566 м
WOC II	600 м
Максимальная осадка	8,4 м
Площадь крытых складов	38,553 м ²
Вместимость складов	32 000 т
Открытые площадки для хранения	113 400 м ²
Краны	От 6 до 16 т

9.3.2. Порт Гдыня

Управление порта Гдыня (Port of Gdynia Authority SA (PGA SA) — государственная компания, основанная в 1999 году представителями муниципалитета города Гдыня и Государственного казначейства, и являющаяся с тех пор органом управления порта. Она напрямую руководит территориями, где управляющие компании, в которых PGA SA имеет долю, и другие независимые юридические лица осуществляют операции по обработке и хранению. Компания стремится к достижению целей, изложенных в Акте о портах и гаванях, в частности таких, как управление собственностью и портовой инфраструктурой, прогнозирование и планирование развития порта, обслуживание и расширение портовой

инфраструктуры, в тоже время обеспечивая соответствующие стандарты безопасности людей и обработки грузов, а также соблюдая экологические стандарты. Осуществляя процесс приватизации PGA SA продает акции дочерних компаний с целью окончательно разделить сферы управления и деятельности, а также для увеличения капитала и конкурентоспособности операционного сектора порта. Целью этих действий является поддержание стабильного и сильного положения Порта Гдыня в Балтийском регионе и в Европейском Серно-Южном транспортном коридоре.

Порт Гдыня имеет очень благоприятные судоходные условия. Рейд защищён полуостровом Хель, который является естественной круглогодичной защитой для судов, стоящих на якоре. Имеет внешний волнорез длиной 2,5 км и шириной 150 м. Вход в порт глубиной 14 метров. Всё это делает порт легко доступным со стороны моря. Порт Гдыня — тепловодный порт, в котором нет приливов. Уровень воды может повышаться на 60 см во время сильных западных ветров, или понижаться на 60 см во время сильных восточных ветров.

Длина набережных порта Гдыня составляет 17700 метров, из которых более 11000 м используются для погрузочно-разгрузочных работ. Общая территория порта: 755,4 гектара, включая площадь суши 508 гектар.

Порт Гдыня это универсальный современный порт, специализирующийся на обработке генеральных грузов, в основном грузов, перевозимых в контейнерах и по системе Ro-Ro, базирующийся на хорошо развитой сети мультимодальных связей, включая заплестье, регулярные каботажные линии, а также паромный терминал. Порт Гдыня — важное звено в Коридоре VI Транс-Европейской транспортной сети (TEN-T).

Обработка контейнерных грузов в порту Гдыня является сферой деятельности двух современных контейнерных терминалов, расположенных в Западном порту: Baltic Container Terminal Ltd. и Gdynia Container Terminal S.A. Также имеются оборудованные для обработки насыпных и навалочных грузов терминалы: Baltic Grain Terminal Ltd., Maritime Bulk Terminal Gdynia Ltd., Baltic Bulk Terminal Ltd., Westway Terminal Poland Ltd. и Petroinvest.

Компания Baltic General Cargo Terminal Gdynia Ltd. специализируется на обработке генеральных грузов. Она состоит из двух терминалов — часть BTDG отведена для обработки Ro-Ro грузов (в пределах бассейна V порта Гдыня) и другая часть отведена для обработки генеральных грузов.

Связи. Основные интермодальные контейнерные связи в порту Гдыня показаны в Таблице 9.23.

Таблица 9.23. Основные интермодальные контейнерные связи в порту Гдыня

Страна	Порт	Оператор	Тип
Бельгия	Антверпен	Mediterranean Shipping Company	контейнеры
Бельгия	Антверпен	OOCL	контейнеры
Бельгия	Антверпен	Transfennica	Ro-Ro
Дания	Орхус	UNIFEEDER	контейнеры
Финляндия	Котка	UPM-Kymmene Seaways	Ro-Ro

Финляндия	Раума	Transfennica	Ro-Ro
Финляндия	Ханко	Transfennica	Ro-Ro
Финляндия	Раума	UPM-Kymmene Seaways	Ro-Ro
Финляндия	Хельсинки	Finnlines	Ro-Ro
Финляндия	Хамина	Transfennica	Ro-Ro
Финляндия	Халла	UPM-Kymmene Seaways	Ro-Ro
Нидерланды	Роттердам	Mann&Son Ltd	контейнеры
Нидерланды	Роттердам	UNIFEEDER	контейнеры
Нидерланды	Роттердам	OOCL	контейнеры
Литва	Клайпеда	UNIFEEDER	контейнеры
Литва	Клайпеда	MSC	контейнеры
Германия	Гамбург	UNIFEEDER	контейнеры
Германия	Гамбург	OOCL	контейнеры
Германия	Бремерхафен	UECC	Ro-Ro
Германия	Бремерхафен	UNIFEEDER	контейнеры
Германия	РОСТОК	Finnlines	Ro-Ro
Россия	Санкт-Петербург	OOCL	контейнеры
Россия	Санкт-Петербург	MSC	контейнеры
Россия	Калининград	Mann & Son Limited	контейнеры
Швеция	Треллеборг	UECC	Ro-Ro
Швеция	Карлсруна	Stena Line Polska	паром
Объединённое королевство (UK)	Grangemouth	UNIFEEDER	контейнеры
Объединённое королевство (UK)	Халл	MacAndrews	контейнеры
Объединённое королевство (UK)	Тилбури	Transfennica	Ro-Ro
Объединённое королевство (UK)	Иммингем	UNIFEEDER	контейнеры
Объединённое королевство (UK)	Саут Шилдс	UNIFEEDER	контейнеры
Россия	Санкт-Петербург	Delta Shipping Lines	Контейнеры
Германия	Гамбург	Delta Shipping Lines	Контейнеры
Нидерланды	Роттердам	Delta Shipping Lines	контейнеры
Дания	Орхус	Delta Shipping Lines	контейнеры
Германия	Гамбург / Бремер-хафен	Team Lines/CMA-CGM/APL	контейнеры
Россия	Санкт-Петербург	Hapag-Lloyd	контейнеры
Финляндия	Хельсинки	Hapag-Lloyd	контейнеры
Германия	Бремерхафен	Hapag-Lloyd	контейнеры
Германия	Гамбург	Hapag-Lloyd	контейнеры

Инвестиции и развитие. Развитие порта Гдыня неразрывно связано с судьбой и развитием города Гдыня. Различные компании, среди которых стивидорные, судостроительные и судоремонтные, туристические, поставщики транспортных услуг, работают и расположены географически в административных границах территории порта, которая составляет около 492,7 га.

Генеральная Ассамблея акционеров утвердила «Стратегический план развития порта Гдыня до 2015 г.» в 2003 г. Это обширный документ, который устанавливает стратегическое видение и миссию компании, а также инвестиционные цели, которые Управление порта планирует осуществить в портовой зоне, принимая в расчёт также софинансирование из Структурных фондов ЕС. Главная цель стратегического плана — создать условия для долгосрочного успеха на рынке. В результате этот план очень гибкий и будет постоянно пересматриваться и адаптировать порт к новым рыночным условиям.

Приоритеты развития.

- I. Планирование и осуществление проектов, которые улучшают доступность порта из его заплечья, оптимизируют эксплуатацию портовых земель, инфраструктуры и других ресурсов порта через техническое обслуживание, модернизацию, инвестиции и другие виды деятельности в соответствии с запросами рынка и планами развития города.
- II. Поддержание позиции ведущего польского порта в регионе Балтийского моря, который функционирует безопасно, надёжно, эффективно в Трансевропейском транспортном коридоре Север-Юг.
- III. Продолжать процессы приватизации и реструктуризации сервисных компаний с целью отделить деятельность по управлению от операционной, а также для роста капитала и конкурентоспособности операционного сектора в порту и для продолжения организационной реструктуризации Управления порта.
- IV. Гарантировать стандарты высокого качества услуг в портовых операциях на высочайшем международном уровне для создания благоприятного климата для инвестиций и работы, а также для развития портового рынка труда.

Ожидаемые результаты инвестиционного развития порта Гдыня:

- ◇ в западной части порта — создание условий для развития новых портовых сервисов, таких как логистический распределительный центр для предоставления услуг с добавленной стоимостью по контейнерным генеральным грузам и по паромным перевозкам. Новые инвестиционные проекты в западном порту будут выполняться вблизи существующего Контейнерного и Паромного Терминала, принимая во внимание функциональные характеристики этой части порта;
- ◇ в восточной части порта — поддержание текущей деятельности терминалов, работающих в этой зоне. Также будут предприняты усилия для того, чтобы представить новые портовые виды деятельности и, таким образом, сделать использование территории более интенсивным. Генеральные грузы, Ro-Ro, тропические фрукты, уголь, химические продукты и другие насыпные и навалочные грузы будут в основном обрабатываться в этой части порта. Дополнительная задумка для этой зоны — это перемещение и развитие здесь специального Паромного терминала.

Перечисленные выше директивы по развитию обеспечат:

- ◇ улучшение дорожной доступности порта;
- ◇ реорганизацию железнодорожной сети в порту;
- ◇ перемещение и развитие специального Паромного терминала;
- ◇ развитие Ro-Ro терминала в Бассейне V и его окрестностях;
- ◇ оживление Бассейна IV путём развития специальных терминалов на Индийской, Роттердамской и Польской набережных;
- ◇ улучшение качества услуг по операциям в Бассейне III и оживление объектов в его окрестностях;
- ◇ развитие зон около Контейнерного Терминала, включая предоставление логистических услуг с добавленной стоимостью и производственную деятельность.

Интермодальные терминалы. В Порту Гдыня есть два главных контейнерных терминала – BCT – Baltic Container Terminal и Gdynia Container Terminal, и один Ro-Ro терминал – STDG – Sattyski Terminal Drobniow.

Baltic Container Terminal (BCT). BCT — это один из крупнейших морских терминалов в Польше, специализирующийся на обработке контейнеров с различных видов транспорта.

BCT предлагает:

- ◇ погрузка и выгрузка контейнеров, генеральных грузов и транспортных средств;
- ◇ обработка контейнеров, генеральных грузов и транспортных средств;
- ◇ хранение контейнеров, генеральных грузов и транспортных средств;
- ◇ выгрузка из контейнеров и погрузка в контейнеры;
- ◇ таможенное складирование;
- ◇ обработка и перемещение негабаритных грузов.

В 2012 году Baltic Container Terminal обработал 408722 ДФЭ, что означает 13% прирост по сравнению с 2011 г. Последний год также был примечательным благодаря рекордной доле железной дороги в операциях по обработке, которая достигла 42%. Последний год принёс 13% прироста числа операций по обработке. Оборот терминала, который увеличивался с 2010 года, а также привлекательные перспективы для контейнерного рынка, формируют прочную основу для амбициозной стратегии на грядущее десятилетие.

Сегодня Балтийский контейнерный терминал обслуживает более 40 поездов в неделю. В последующие годы интермодальный потенциал терминала вырастет, благодаря осуществлению величайшего инвестиционного плана в истории BCT. Инвестиционный план, стоимостью 153 млн. злотых будет включать, среди прочего, приобретение новых контейнерных, дворовых и железнодорожных кранов, замену покрытия а также подготовку новых площадок для рефрижераторных контейнеров. Около 35% этой суммы будет предоставлено из фондов Евросоюза.

Первое грузообрабатывающее оборудование приобретённое по проекту было введено в эксплуатацию уже в октябре 2012 г. Эффективность работы контейнерных козловых кранов достигла стабильного уровня, превышающего 30 и даже 32 контейнера в час.

Доля железнодорожной обработки в общем количестве операций продолжает расти: она составляет почти 42%. Железнодорожный терминал BCT сотрудничает с но-

выми операторами и открывает новые сообщения. В 2012 г. ВСТ подписал соглашение с Baltic Rail Company, в результате которого связь между Гдыней и Славково обслуживается ВСТ дважды в неделю. Эта связь является элементом реализации концепции Европейского транспортного коридора между Балтийским морем и Адриатическим морем. Также компания Polzug Company присоединилась к группе клиентов ВСТ и в 2012 году она открыла регулярную линию между Познанью и Гдыней. В сентябре ВСТ также начала обрабатывать ветряные элементы, которые транспортируются в Польшу по морю из Китая.

Транспортный маршрут на северно-южной оси играет растущую роль в международной торговле Польских компаний, а также в торговле Скандинавских стран со странами Центральной Европы. Позиция морского порта Гдыня на транспортной карте улучшится в процессе реализации проекта и она будет значительно укреплена путём запуска сервисов, которые ВСТ предлагает океанским судам.

Были предприняты решения о дальнейшем углублении порта Гдыня, что позволит обслуживать океанские суда, которые в три раза больше, чем те суда, что обслуживаются в настоящее время. Такие колоссальные суда сегодня становятся стандартом в морском транспорте (Таблица 9.24).

Дальнейшее расширение терминала осуществляется с учётом растущей доли железнодорожных операций. Таким образом, ВСТ осуществит предположения EU White Paper on Transport Policy (Белая книга транспортной политики ЕС) до 2050 года, которая предусматривает, что в 2030 году более 30% товаров будет перевозиться по железной дороге.

Таблица 9.24. Главные связи в ВСТ

Наименование	Маршрут	Частота
MSC	Роттердам-Бремерхафен-Гдыня-Клайпеда-Роттердам	Раз в неделю
Team Lines	Гдыня-Гданьск-Бремерхафен-Гамбург	Раз в неделю
APL	Бремерхафен-Гамбург-Гдыня-Бремерхафен	Раз в неделю
Unifeeder	Гдыня-Гданьск-Щецин-Клайпеда-Бремерхафен-Гамбург-Балтийск-Хельсинки-Котка	4-6 раз в неделю
	Гдыня-Гданьск-Щецин-Клайпеда-Рига-Роттердам-Зебрюгге	
	Гдыня-Роттердам-Иммингем-Саут-Шилдс-Грангемус	
OCCL	Антверпен-Роттердам-Санкт-Петербург-Гдыня-Гамбург-Гдыня-Санкт-Петербург-Антверпен	2 раза в неделю
UECC/Burger	Саутгемптон-Зебрюгге-Валхамн-Гдыня-Ханко-Котка-Куксхафен-Саутгемптон	Раз в неделю
Wallenius/MAG	Бремерхафен-Гдыня-Котка	Раз в неделю
Mann Lines	Роттердам-Бремерхафен/Гамбург-Калининград-Рига-Гдыня-Роттердам	

Gdynia Container Terminal (GCT). Контейнерный терминал Гдыня — расположен у Болгарской Верфи в порту Гдыня и занимает сухопутную территорию площадью 19,1 га с 620 метрами береговой линии. GCT владеет Болгарской Верфью длиной 450 м, включая 366 метров для операций по погрузке-выгрузке контейнеров.

ГСТ предлагает следующие услуги:

- ◇ обработку контейнеров и генеральных грузов (морской, автомобильный, железнодорожный виды транспорта);
- ◇ хранение контейнеров;
- ◇ загрузку в контейнеры и выгрузку из контейнеров;
- ◇ обработку тяжеловесных грузов до 100 тонн собственным оборудованием;
- ◇ хранение товаров в крытом складе;
- ◇ швартовные услуги;
- ◇ аренду офисных помещений.

ГСТ проходит поэтапное развитие. В марте 2009 были выполнены 1 и 2 этапы развития:

- ◇ 366 м контейнерного причала с глубиной 11,0 м
- ◇ 6,9 га контейнерных площадок, позволяющих складирование рефрижераторов и контейнеров с опасными грузами;
- ◇ железнодорожный терминал с 4 железнодорожными путями 475 м длиной;
- ◇ проходная с 4 входными и 4 выходными линиями;
- ◇ специализированный контейнерный грузовой комплекс;
- ◇ сортировочные станции для осмотра и оформления грузов в контейнерах.

С 2005 г. Hutchison Port Holdings (HPH) осуществил ряд инвестиционных программ в порту Гдыня, которые преобразовали бывший судостроительный завод в современный объект по обработке контейнеров. Эти меры по развитию являются частью идущего процесса по постоянному увеличению возможностей ГСТ.

ГСТ является членом компании HPH, дочерней компании многонационального конгломерата Hutchison Whampoa Limited (HWL), ведущего в мире портового инвестора, разработчика и оператора. HPH-сеть включает 308 причалов в 51 порту, охватывает 25 стран в Азии, на Среднем Востоке, в Африке, Европе, Америке и Австралии. На протяжении многих лет HPH расширялась в международном масштабе в других видах логистического и транспортного бизнеса. Сюда входят терминалы для круизных судов, операции в аэропортах, распределительные центры, железнодорожные сервисы и судоремонтные заводы.

В 2010 г. портовая сеть HPH обрабатывала смешанный оборот 75 млн. ДФЭ по всему миру.

Интермодальное грузовое оборудование ГСТ показано в Таблице 9.25.

Таблица 9.25. Интермодальное грузовое оборудование в ГСТ

Оборудование	Количество
STS кран	3 единицы (40-50 т)
Самоходный кран	1 единица 100 т
Стреловой кран	1 единица 50 т
RTG кран	7 единиц 40 т
Рич-стакеры	3 единицы 45 т
Терминальные тракторы	14 единиц
Погрузчик для пустых контейнеров	1 единица
Терминальные прицепы	14
Вилочные погрузчики	14 (2-8 т)

9.3.3. Порт Эльблонг

Бухта Эльблонг — самая большая польская бухта в Вислинском заливе. Она расположена на реке Эльблонг, в шести километрах от её впадения в Вислинский залив. Вислинский залив соединяется с Гданьским заливом внутренним водным путём вдоль реки Шкарпава и проливом Пилава возле Балтийска.

Порт Эльблонг является местной гаванью, предназначенной для прибрежных товаров, пассажиров и туристической навигации в Вислинском заливе и в Гданьском заливе. Ежегодно отправляется и принимается более 30 тысяч пассажиров (Таблица 9.26).

Таблица 9.26. Портовые характеристики порта Эльблонг

Показатель	Значение
Число причалов для интермодальных грузовых терминалов	1
Общая длина причалов для интермодальных грузовых терминалов, м	196
Максимальная глубина, м	2,3
Максимальная длина судна, м	85
Максимальная ширина судна, м	15
Общая территория для обработки интермодальных грузов, га	3,1
Крытые склады для интермодальных грузов, м ²	1 440
Вместимость складов, т	3 300

Преимущества гавани:

- ◇ благоприятное географическое положение с точки зрения потенциальных экономических отношений и сотрудничества с Калининградской областью, Балтийскими республиками и Скандинавскими странами;
- ◇ создание условий для расширения торговли (пункт пересечения границы, товарооборот);
- ◇ хорошие условия технической инфраструктуры (усиленные набережные, зоны открытого хранения, зерновые элеваторы;
- ◇ возможность ремонта судов на судоремонтном заводе;
- ◇ наличие всех учреждений, необходимых для обслуживания пассажиропотока и грузопотока (пограничники, таможня, управление порта, правление гавани, пункт фито-санитарного контроля);
- ◇ удобные условия для парусного спорта и других водных видов спорта.

Оборудование: мостовой кран грузоподъёмностью 150 тонн, зерновой элеватор мощностью 14 тыс м³, поворотный стол для судов длиной 120 м, 5 доков.

Связи. Направления водных перевозок: Порты калининградского района (Калининград, Балтийск, Светлый), Польские порты, Литва, Латвия, Эстония, Скандинавия и Западная Европа.

У гавани есть автодорожные и железнодорожные связи с Калининградским районом (Россия), Варшавой, Гданьском, Ольштыном, Мальборком, Браниево.

Инвестиции и развитие. Планы развития порта Эльблонг включают: усиление сотрудничества с Калининградским регионом, особенно в области увеличения грузопотока,

возобновление пассажирского и туристического трафика, создание новых грузовых терминалов и депо, адаптация водных транспортных средств для контейнерных и нефтяных перевозок, организация совместных парусных регат и яхтовых лагерей, организация образовательных круизов и молодёжный обмен.

Одним из факторов, которые могут влиять на дальнейшее развитие порта Эльблонг, является запланированное строительство канала через косу Висла, который соединит Лагуну Висла с Балтийским морем. Пролив Пилава, принадлежащий России, единственное морское сообщение между морским портом Эльблонг и Гданьским заливом. Канал через косу Висла даст порту Эльблонг прямой доступ к морю. Канал планируется длиной 1200 м, шириной 50–60 м, и глубиной 5 м. Вход в канал будет защищён волнорезами. Реализация проекта до 2019 г.

После завершения инвестпроекта порт Эльблонг будет способен принимать грузовые суда до 3,5–4 тыс. дедвейтов и пассажирские суда до 120 метров длиной и 22 метра шириной. Предполагается, что после 2020 года общий ежегодный оборот порта достигнет 3,5 млн. тонн.

Другие факторы, которые могут оказать влияние на дальнейшее развитие порта Эльблонг: получение разрешения на неограниченные грузовые перевозки Российской Федерацией, общая политика развития для обоих берегов залива, решения Евросоюза, разрешающие малое приграничное движение, сотрудничество Совета города Эльблонг с портом по вопросу получения земель для строительства новых терминалов, получение финансовой поддержки Евросоюза, развитие сотрудничества с соседними портами в Гданьске и Гдыне, создание пограничной ветеринарной станции.

9.4. Немецкие порты

В Германии существует много форм собственности, применительно к портовым объектам: от частных портов до портов, управляемых государством и городами, а также смешанные формы. Ниже представлено несколько примеров форм управления портами в Германии. Bremenports GmbH & Co. KG — компания, образованная в 2001 году, стопроцентным собственником которой является Вольный город Бремен. Город Бремен имеет статус земли. Bremenports GmbH & Co. KG управляет портами в Бремене и Бремерхафене.

В 2005 году земля Нижняя Саксония создала компанию Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG для управления портами, расположенными вдоль побережья земли. Нижняя Саксония владеет 100% долей в компании.

В 2005 году город и земля Гамбург отделили все административные функции по управлению портом от муниципальных структур и образовали Управление порта Гамбург, чтобы управлять портом Гамбург. В противоположность другим структурам управления портами, представленным выше, Управление порта Гамбург является не коммерческой компанией, а государственной организацией (была сформирована в рамках публичного права), хотя она имеет некоторые черты коммерческой компании, например, собирает плату за аренду земли.

Порты в Ростоке, Висмаре, Засснице и Мукране, расположенные в Мекленбург-Передняя Померания, управляются компаниями, действующими на основе коммерческого права, акционерами которых являются земля Мекленбург-Передняя Померания и города. Например, город Росток владеет 74,9% акций, а Мекленбург-Передняя Померания —

25,1% в структуре, управляющей портом Росток — Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock mbH. Малые немецкие порты в основном контролируются городами.

9.4.1. Порт Зассниц

Порт Зассниц расположен на северной стороне острова Рюген и является самым большим в Германии портом, обслуживающим железнодорожные паромы. Fährhafen Sassnitz GmbH — является портовой компанией на этом объекте Балтийского моря. Порт Зассниц также является самым восточным глубоководным портом Германии.

Зассниц-Мукран — один из пяти главных портов на немецком побережье Балтийского моря. Он обрабатывает примерно 5 млн. тонн товаров в год. Поэтому он является одним из наиболее больших бизнес-центров в Немецкой земле Мекленбург-Передняя Померания. Компания Fährhafen Sassnitz GmbH отвечает за управление и расширение портовой инфраструктуры и надстроек. Поэтому компания представляет интересы её акционеров — города Зассниц и Немецкой земли Мекленбург-Передняя Померания. В компании Fährhafen Sassnitz GmbH в настоящее время заняты примерно 60 человек, которые работают в подразделениях «Паромный трафик», «Оффшор», «Промышленность» и «Круизы».

Порт Зассниц может предоставить своим клиентам достаточно места у причалов для перегрузки различных типов грузов. Объекты постоянно расширяются на протяжении последних лет в результате обширной работы по расширению инфраструктуры. В настоящее время имеется 12 причалов с глубиной до 10,5 м и длиной до 365 м.

Основная цель компании — это продолжение развития района Зассниц-Мукран, чтобы превратить чисто паромный порт в многофункциональный объект. Таким образом, будет удовлетворена растущая потребность клиентов в судоходной отрасли в большем количестве услуг. Fährhafen Sassnitz GmbH активно работает над привлечением компаний в свою зону и тесно сотрудничает со всеми фирмами, расположенными в зоне в сфере маркетинга, эксплуатации, технологии, безопасности и защиты окружающей среды.

Услуги, оказываемые портовой компанией могут быть подразделены на следующие зоны:

- ◇ управление, развитие и обслуживание собственной инфраструктуры и суперструктуры (надстроек) для удовлетворения потребностей;
- ◇ работа паромных и Ro-Ro терминалов и терминалов для круизных кораблей;
- ◇ местный маркетинг — маркетинг который не искажает конкуренцию в местности Зассниц-Мукран для всех продуктов и предлагаемых услуг;
- ◇ аренда собственности и земли в соответствии со стратегией положительного развития всей портовой зоны;
- ◇ швартовые услуги для всех прибывающих судов;
- ◇ логистические услуги для отраслей, связанных с портами;
- ◇ интеграция защиты окружающей среды как важный компонент в корпоративном менеджменте;
- ◇ обеспечение портовой безопасности в соответствии с кодексом ОСПС;
- ◇ управление собственной системой энергоснабжения в соответствии с положениями Акта о немецкой энергетической отрасли.

Эффективная инфраструктура и эффективная портовая индустрия с широким перечнем различных портовых услуг круглосуточно делают порт Зассниц идеальным перевалочным центром. Порт также идеально подходит для обработки движущихся транспортных средств и других грузов.

Портовая железная дорога. В порту и на территории станции имеется 30 км путей широкой колеи и 60 километров европейской колеи. 36 километров принадлежит компании *Fährhafen Sassnitz GmbH* (9 км европейской и 27 км широкой колеи). Паромный порт и его партнёры обслуживают пять терминалов, которые имеют прямой переход на Российскую широкую колею.

В дополнение к широкому перечню оборудования для перевалки товаров, в Зассниц-Мукран возможно переставлять целые вагоны с широкой колеи на европейскую и наоборот, используя оборудование для смены колеи. Перевалочное оборудование и оборудование для смены колеи напрямую связано с двумя паромными причалами и поэтому позволяет компании грузить маршрутные поезда за очень короткое время.

С 2011 года *Fährhafen Sassnitz GmbH* управляет своей собственной транспортной компанией совместно с *TME-Torsten Meincke Eisenbahn GmbH*. Эта компания известна как портовая железная дорога «Baltic Port Rail Mukran».

Запуск своей собственной маневровой работы улучшает перевалочные услуги порта и повышает гибкость всех действий, связанных с широкой железнодорожной колеёй.

Имеется пять терминалов для перевалки товаров. *DB Schenker* с оборудованием для смены колеи, *Buss Rail Terminal Sassnitz* для тяжеловесных грузов, *Rail Marketing* для насыпных грузов и жидких веществ (опасных грузов), *VIELA Export GmbH*, который специализируется на обработке сельскохозяйственных продуктов, и паромный портовый терминал для всех видов автомобильных и железнодорожных транспортных средств.

Логистика и складирование. У порта есть пять крытых складов с площадями для перевалки с Российской на Европейскую колею. Эта инфраструктура включает оборудование для смены колеи, насос для жидких грузов и четыре мостовых крана, что позволяет порту обрабатывать все типы насыпных, навалочных и жидких грузов. Поставщики логистических услуг, такие как *Sea Terminal Sassnitz GmbH & Co. KG (STS)*, компания, входящая в *Buss Group Hamburg*, и *VIELA Export GmbH* осуществляют портовые операции по перевалке контейнерных, навалочных и насыпных грузов.

Связи. Порт предоставляет регулярные паромные связи в Треллеборг (Швеция), Ренне (Дания), Клайпеда (Литва), Вентспилс (Латвия), и Балтийск, Усть-Луга и Санкт-Петербург (Россия). В фазе развития находятся другие контейнерные маршруты в различные места доставки, которые превратят порт в значимый транспортный центр в Европейском Союзе.

Порт Зассниц — самый большой в Германии паромный пор. Он зарекомендовал себя как специализированный порт для транспортировки негабаритных грузов для машиностроительного сектора и промышленного строительства. Зассниц-Мукран — уникальный в Европе порт, имеющий железнодорожные пути и специальное оборудование для перестановки вагонов на широкую (Российскую) колею.

Связь с автотранспортом осуществляется посредством магистралей A20, A11, A14, A19 и A24 для региональных связей с Югом, Западом и Востоком, а прямая связь с островом Рюген — через новый мост около Штральзунда.

Железнодорожные транспортные связи: широкая и нормальная колея до погрузочных рамп, переключение с нормальной на широкую колею и наоборот, собственная железнодорожная сеть в портовой и станционной зоне, идеальные национальные железнодорожные линии через хабы в Зеддине и Машене, полностью электрифицированные двухколейные железнодорожные пути в паромный порт, свободная пропускная способность путей для транспортировки из порта во внутренние районы страны.

Морские линии связи: регулярные паромные связи со Швецией, Данией, Литвой и Россией, достаточная пропускная способность для дополнительных паромных маршрутов и не привязанных по времени перевозок.

Связь порта Зассниц с европейской железнодорожной сетью идеальная, с полностью электрифицированными двухколейными путями. Она также имеет запас пропускной способности, чтобы справиться с прогнозируемым увеличением движения.

Сухопутные линии, ведущие в порт, повысили пропускную способность после строительства автомагистрали A20 — дороги, связывающей порт с Рюгеном, а также введением в эксплуатацию четырёхполосного Штральзундского обходного пути. Новый Рюгенский мост обеспечивает непрерывное движение, в то время как старый разводной мост был построен на Рюгенской дамбе и не обеспечивал требуемые потоки.

По завершении строительства автомагистрали A20 Зассниц стал обладать высокоскоростными транспортными коммуникациями на любых участках территории страны, удалённых от моря. В октябре 2007 года был официально открыт новый мост через пролив Штрелазунд.

Инвестиции и развитие. Территория Мукрана была расширена в 1980-х, и главный акцент был сделан на перевозки товаров. Важные пассажирские и грузовые линии связи со Швецией, Данией и Литвой уже функционировали в то время. Чтобы справиться с возрастающими объёмами перевозок, которые эксперты прогнозируют для Балтийского региона, паромный порт постепенно расширяет свою инфраструктуру и предоставляет стратегические ориентировки своего развития. Услуги паромов в Россию и государства Балтии постоянно расширяются и развиваются.

Основная цель компании — дальнейшее развитие Зассниц-Мукран, чтобы превратить паромный порт в многофункциональный, что будет соответствовать растущему спросу транспортной индустрии на более качественные услуги. Зассниц-Мукран превратился в важный промышленный объект. «Паромный порт Зассниц» активно старается привлечь новые компании.

Развитие железнодорожной инфраструктуры в порту Зассниц началось со строительных работ в 1982 году. Первая железнодорожная паромная линия связи была запущена в 1986 году с регулярными рейсами в Клайпеду после короткой стадии строительства. После воссоединения Германии порт Зассниц поглотил дорожную инфраструктуру портовой территории, а Deutsche Bahn стал оператором дорожной инфраструктуры портовой территории в 1994 году. Дорожные мощности в порту были значительно расширены в 1998 году в результате большой работы по расширению управления железнодорожным и паромным движением между Зассницем и Треллеборгом.

Деятельность на железной дороге с широкой колеей была окончательно приватизирована в 2011 году. Это означает, что «Паромный порт Зассниц» поглотил все ширококолейные линии связи, кроме вокзалов. Он также основал портовую железную дорогу под названием «Балтийская портовая железная дорога Мукрана» («Baltic Port Rail Mukran») вместе с «ТМЕ-Торстен Майнке Айзенбан» в 2011 году.

Интермодальные терминалы. Терминал для паромов, ролкеров и круизных лайнеров в паромном порту Зассниц используется для обработки комбинированного движения в Скандинавию, Россию и государства Балтии. Имея обширную планировку, он располагает достаточной пропускной способностью, чтобы обрабатывать прогнозируемое удвоение к 2025 году объёмов грузоперевозок. Центральный участок терминала расположен прямо у паромных причалов 4, 5, 6 и 7.

Причалы 4 и 5 сконструированы для обработки комбинированного железнодорожно-паромного движения и имеют аппарели с русскими ширококолейными путями. Участки для объединённого движения и промежуточного хранения расположены на терминале 3. Причал 5 также может быть использован как многофункциональный ролкерный причал. Там обычно обрабатывается железнодорожное паромное движение в Россию и государства Балтии. Причал 6 и примыкающий причал 2 сконструированы для обработки ролкерного движения в Россию и Данию и как причалы для круизных лайнеров. Причал 7 оборудован железнодорожными путями со стандартной колеей и в основном используется для обработки комбинированного железнодорожно-паромного движения по традиционной «Королевской линии» («King's Line») Зассниц-Треллеборг. Пространство для промежуточного хранения для этого причала расположено на терминале 1.

Железнодорожный терминал занимает площадь примерно 55 гектаров и напрямую соединён с сооружениями «Паромный порт Зассниц». Имеющиеся пути и обширные возможности перевалки для железнодорожных вагонов с русской широкой колеей доступны для обработки потоков товаров с самой западной грузовой станции Транссибирской магистрали.

Эта уникальная торговая точка в Западной Европе делает возможными беспрепятственные и эффективные перевалочные операции без прерывания логистической цепочки в государства СНГ и из них, государства Балтии и Россию. Регион включает клиентов, доставляющих товары из центральной и юго-восточной Европы, используя регулярные паромные рейсы в Швецию, Данию, Литву, Россию и государства Балтии благодаря благоприятному географическому расположению порта.

Железнодорожный терминал Зассница имеет следующие пути и перевалочные сооружения:

Обработка и хранение:

- ◇ 80 км путей для операций на широкой и нормальной колее;
- ◇ перевалочный терминал и сооружения для изменения колеи для ширококолейного движения;
- ◇ сортировочная станция для движения с широкой и нормальной колеей, включая паромные рейсы в Треллеборг и Клайпеду;
- ◇ пространство общей площадью 55 га;
- ◇ хранение и перевалка товарной массы, генеральных грузов и опасных веществ, в добавок к машинам и проектным грузам;

- ◇ перевалочные сооружения:
 - 5 перевалочных зданий (200 м в длину, 3 пути);
 - 1 здание с краном;
 - 3 мостовых крана (200 м в длину, полезная нагрузка 100 т);
 - 1 аппарат для опасных грузов;
 - 1 дорога к рельсовой аппарели;
 - 1 сооружение для изменения колеи;
 - различные варианты хранения.

9.5. Порты Дании

Дания имеет преимущественно муниципальные порты, которые функционируют в организационной структуре города, или как компании, акционерами которых являются города. Помимо того, существуют компании, управляющие портами вместе с акционерами, как частными организациями и муниципалитетами (смешанная собственность), так и частными портами. В каждом из этих случаев, организации по управлению портами должны вести отдельный бухгалтерский учёт и финансовую отчётность.

В соответствии с датскими законами, которые регулируют деятельность портов (Акт о портах от 2000 года), муниципальные порты контролируются местными муниципальными советами. Порты несут ответственность за расширение и обслуживание портовой инфраструктуры, а частные организации осуществляют операционную деятельность.

Центральное правительство Дании не контролирует морские порты. Тем не менее, в 2010 датское правительство инициировало обсуждение реформ, сосредоточенных на конкурентоспособности и эффективности портов Дании. В результате этого обсуждения были сформулированы рекомендации по модификации Акта о портах. Основа датского законодательства не делает различий между маленькими и большими портами, поэтому большинством маленьких портов находятся во владении муниципалитетов.

9.5.1. Порт Кёге

Порт Кёге является частью Скандинавского транспортного центра в городе Кёге, который представляет собой самое крупное объединение бизнес-парка и транспортно-го центра в Зеландии. Порт Кёге является одним из крупнейших портов Дании с точки зрения грузооборота и заявок с годовым оборотом около двух миллионов тонн груза. Запланировано расширение порта, которое позволит удвоить этот грузооборот в течение ближайших 10 лет.

Порт Кёге расположен в хорошо защищенном месте в нижней части залива Кёге. Порт имеет центральное расположение относительно ряда направлений во всем Балтийском регионе: всего 40 км от аэропорта Копенгагена и 35 км от центра города Копенгаген.

Порт Кёге стал паромным портом в 2002 году после создания грузового паромов между Кёге и Борнхольмом. Этот маршрут был изменен на комбинированный пассажирский и грузовой паром через два года, заменив пассажирский паром из Копенгагена в Борнхольм. Современный новый терминал для Борнхольмского паромов расположен примерно в 500 метрах от железнодорожного вокзала Кёге. Между вокзалом и портом налажено автобусное сообщение. От станции можно без пересадок добраться до Копенгагена по

столичной железнодорожной сети. Практически 100 тыс. пассажиров проходят через паромный порт каждый год.

В настоящее время порт Кёге и муниципалитет города расширяют порт, добавляя 1200 метров новых причалов глубиной 8,5 м, а также 40 гектаров земли. Расширение проводится в соответствии с планом города 2006 года и, в конечном счёте, будет охватывать дополнительное количество портовых компаний и участки бизнес-парков.

Порт Кёге восьмой по величине порт в Дании по грузообороту. Порт занимает площадь в 35 гектаров и имеет свыше 2000 м портовых причалов.

В порту есть терминалы для насыпных грузов, сборных грузов, танкеров, ролкеров и паромного сообщения. Терминалы для парома и ролкера имеют три фиксированных пандуса, которые сконструированы в соответствии с международными стандартами, и одну подвижную рампу. Рампа доходит до 25 м в ширину, а длина двух причалов 180 м и 140 м. Есть также зона ожидания для трейлеров, грузовых, легковых автомобилей и автобусов. Паромный терминал занимает площадь 25000 квадратных метров и, в первую очередь, предназначен для обслуживания паромного сообщения с островом Борнхольм. Паромный терминал связан с сетью автомагистралей посредством выезда на- кольцевую дорогу.

Здание терминала было построено в 2004 году в качестве комбинированного паромного терминала и офиса для Скандинавского транспорта центра и гавани порта Кёге. Оно было разработано компаниями Arkitekterne i Køge A/S. Снаружи терминал имеет глянцевый вид и состоит из алюминия и стекла. Внутри полы выполнены из ясеня, стены сделаны из дерева, алюминия и стекла. Из кабинетов и смотровой площадки на крыше открывается прекрасный вид на гавань, залив Кёге и Эресуннский мост.

Инвестиции и развитие. В порту Кёге в течение многих лет наблюдался стабильный рост, особенно в последние 10 лет. Сотрудничество Скандинавского транспортного центра и крупных новых строительных проектов в порту привели к высоким темпам роста в деятельности гавани. Порт Кёге также стал паромной станцией, поэтому ожидается большой поток пассажиров и грузов. В ближайшие 10 лет можно будет увидеть развитие существующей гавани и экстенсивное расширение порта посредством создания полигона и новых портовых зон.

Есть также планы по обширному городскому развитию Южной гавани. Первые шаги уже сделаны вокруг внутренней старейшей части. Со временем план для всей этой территории должен будет изменить характер области с промышленного порта на смешанную жилую, деловую и культурную зону. Весь регион вокруг Кёге, Скандинавского транспортного центра и новых портовых районов уже претерпел ряд усовершенствований.

Порт Кёге один из крупнейших портов Дании по грузообороту. Тем не менее, у Кёге большие стремления. Планируется удвоить размер порта в период между 2007 и 2017 годами. Это будет крупнейший строительный проект, какого Кёге никогда не видел. Проект предусматривает расширение порта путём добавления 1200 метров нового пространства для причала с глубиной до 8,5 м, а также новой территории в 40 га для коммерческой деятельности. При этом 10 га и 600 метров причала исчезнут из Южной гавани.

Новые зоны отдыха должны быть созданы около Кёге, а в Южной гавани будет проведены масштабная реконструкция города. 950 млн датских крон было выделено на этот проект. Он осуществляется как проект партнерства. Расширение позволит порту Кёге при-

нимать суда до 200 м LOA и 30 м в ширину. Это вдвое превышает мощности существующих судов. Это расширение также позволит порту Кёге удвоить оборот товаров.

Расширение порта Кёге будет партнерским проектом, в котором примут участие как владельцы проекта, так и муниципалитет города Кёге и порт Кёге. В качестве консультантов выступают Grontmij Карл Бро А / S, а в качестве строительного подрядчика Aarsleff A/S.

9.6. Порты Эстонии

В соответствии с законодательством Эстонии, общественные, муниципальные и частные порты могут работать в стране на одинаковых условиях. Управление порта функционирует как законные коммерческие компании в соответствии с общими действующими правилами. В соответствии с эстонским законом, регулирующим портовую деятельность, правление порта имеет землю в пределах своих границ, организует портовую деятельность и управляет ей. В частности поддерживает портовую инфраструктуру, портовые каналы и навигационную разметку, контролирует безопасность и охрану окружающей среды в порту.

Крупнейший порт в Эстонии, Таллиннский порт, управляет несколькими портами в стране, такими как порт в Таллинне, порт в Мууге и порт Палдиски. 100%-ным владельцем Таллиннского порта является центральное правительство, а непосредственное руководство осуществляется Министерством экономики и коммуникаций. Правление порта может быть акционером и может создавать филиалы, как в стране, так и за рубежом.

Примером частного порта является порт Силламяэ (коммерческое название порта — Силпорт). Он расположен в непосредственной близости от границы с Россией. В порту есть несколько терминалов для обработки сборных и насыпных грузов.

9.6.1. Порт Таллинна

Порт Таллинна — это самое большое портовое управление в Эстонии, а если учитывать грузовые и пассажирские перевозки, то самый большой порт на побережье Балтийского моря.

Чтобы эффективно включиться в конкурентную среду, порт Таллинна прошел через процесс полной реструктуризации в середине 1990-х гг., из сервисного порта став портом-землевладельцем. В 1999 году последние погрузочно-разгрузочные операции были переданы в руки частных компаний.

Сегодня порт Таллинна действует по «принципу землевладельца» без собственных погрузочно-разгрузочных операций. Он содержит и развивает инфраструктуру порта и сдает ее в аренду операторам терминалов через заключение договоров, дающих операторам стимул инвестировать в сооружения и технологию.

Порт Таллинна состоит из пяти бухт (и вдобавок Old City Marina, как часть бухты Old City): бухта Old City, Old City Marina, бухта Мууга, бухта Paldiski South, бухта Paljassaare, бухта Saaremaa.

Порт Таллинна также владеет промышленными зонами Muuga и Paldiski South Harbour.

Смешанные грузы обрабатываются в трех из этих портов: Мууга (контейнеры и накатные грузы), Old City (накатные грузы) and Paldiski South (накатные грузы). Порт Таллин-

на инвестирует с целью расширить объем грузооборота порта, чтобы снизить зависимость от самой большой группы грузов — жидких грузов.

Основные инвестиции и направления развития порта Таллинна:

- ◇ расширение восточной части бухты Мууга, включая новый контейнерный терминал;
- ◇ виадук, соединяющий восточную часть и промышленную зону бухты Мууга;
- ◇ проведение рельсового подъездного пути к Промышленной зоне бухты Мууга;
- ◇ расширение Свободной зоны в Восточной части бухты Мууга;
- ◇ внешние оградительные сооружения в бухте Мууга и Paldiski South;
- ◇ промышленная зона бухта Paldiski South и зонирование бухты Paldiski South;
- ◇ новые входные ворота в Paldiski;
- ◇ новый причал в Paldiski на случай, если новые пассажирские суда превысят 300 т и/или объемы накатных грузов превысят 1.6 млн.т;
- ◇ приобретение ледокола «Botnia».

Бухта Мууга — самая большая грузовая бухта в Эстонии, которая специализируется на переработке грузов транзитного происхождения. Она расположена в 17 км к востоку от Таллинна.

Объем переработанных грузов приближается к 80% от общего грузооборота порта Таллинна и примерно 90% от объема транзитных грузов, проходящих через Эстонию. Примерно ¼ грузов, загруженных в бухте Мууга, включают неочищенную нефть и нефтепродукты, но бухта также обслуживает сухие грузы (в основном, удобрения, зерно и уголь) и другие типы грузов. Бухта Мууга — одна из самых глубоких (до 18 м) и современных портов в регионе Балтийского моря.

Обширная свободная зона в бухте Мууга предоставляет более гибкие таможенные процедуры для компаний, оказывающих транзитные и распределительные услуги. Упрощенные таможенные процедуры, простая передача прав собственности и операции с добавленной стоимостью, разрешенные в зоне, созданы, чтобы способствовать развитию распределительных центров. Ввозным НДС не облагаются грузы, импортированные временно для переработки и вывоза из Эстонии через некоторое время. В условиях доступности земель для расширения, бухта Мууга имеет самый большой потенциал во всем регионе.

Таблица 9.27. **Портовые характеристики бухты Мууга**

Показатель	Значение
Территория, га	524.2
Акватория, га	752
Количество причалов	29
Длина причалов, м	6,400
Глубина у причалов, м	18.0
Максимальная длина судна, м	300
Максимальная ширина судна, м	48
Зона складов, м ²	151,000
Зона открытого хранения, м ²	670,000
Зона рефрижераторного хранения, м ²	11,500

Один терминал в бухте Мууга обрабатывает смешанные грузы — Transiidikeskuse AS.

Терминалы бухты Мууга: 6 терминалов сухих грузов, 2 multifункциональных терминала (один из них с рефрижераторным комплексом), контейнерный терминал и терминал для накатных грузов, терминал сухих грузов, терминал зерна, терминал стали, терминал угля.

Портовые характеристики бухты Мууга представлены в Таблице 9.27.

Существует 9 постоянно действующих контейнерных линий, входящих в бухту Мууга Harbour/ Контейнерный терминал: APL – German Tallinn Shuttle; CMA CGM – St Petersburg Shuttle Service C; MSC – Loop 10; Team Lines – Bal1; Hapag Lloyd – Baltic Feeder; Tschudi Lines Baltic Sea Finbest – Baltic Services; Unifeeder Container Service – Baltic States-Germany loop1; Sea Connect – Rotterdam-Baltics-St. Petersburg; Maersk Line / Seago Line – Gdansk Baltic Services.

Промышленная зона Мууга расположен в бухте Мууга. Общая площадь промышленной зоны — 75 га. Порт подготовил примерно 55 га участков размерами от 0,3 до 21 га для потенциальных клиентов. Границы участков могут быть изменены при необходимости, и участок необходимого размера может быть сформирован в пределах земельного участка. Расходы по формированию участков берет на себя порт Таллинна. Некоторые участки могут быть объединены и зарегистрированная недвижимость, согласно необходимости, может быть взята в аренду. Чтобы сдать землю промышленной зоны в аренду клиентам, власти порта заключают долгосрочные (до 99 лет) договоры.

Промышленная зона Мууга предлагают следующее:

- ◇ хорошее расположение, непосредственная близость к бухте;
- ◇ удобный доступ к причалам и терминалам;
- ◇ удобный доступ от главных дорог (Peterburi road, Tallinna circuit);
- ◇ отличная связь с другими странами и материком по морю и железной дороге;
- ◇ долгосрочные контракты на пользование землей и надежный партнер — государственная организация AS Tallinna Sadam;
- ◇ расположение в пределах свободной зоны.

В промышленной зоне есть все необходимые коммуникации.

Промышленная зона Мууга — идеальное место для компаний, предоставляющих складские и распределительные услуги, и производителей товаров широкого потребления, чьим целевым рынком является Восточный Балтийский регион, включая Российскую федерацию. Промышленная зона также подходит для бизнесов, производящих европейские товары широкого потребления из Российского сырья.

Расположение в портовой зоне рядом с терминалами контейнеров, общих грузов и другими современными терминалами дает бизнесу возможность значительно снизить транспортные затраты. Добавленная стоимость может быть создана, благодаря использованию грузов, переработанных в бухте, для производства (металл, гальваническая установка, удобрения, химикаты и т.д.).

Бухта Paldiski South вторая грузовая бухта порта Таллинна, расположена в 45 км к югу от Таллинна. Основная деятельность бухты — переработка Эстонских экспортных и импортных грузов, а также транзитных грузов. В основном, здесь перерабатываются накатные грузы, металлический лом, древесина, торфо- и нефтепродукты. Развивающиеся направления деятельности включают транзит новых машин на соседние рынки и предпродажный сервис.

В связи с развитием бухты, заметная часть инвестиций порта направлена в Paldiski. На данный момент направления развития включают возведение новых водонапорных стен и укрупнение автомобильных терминалов. Также есть промышленная зона рядом с бухтой, участки которой идеально подходят для компаний, операции которых предполагают непосредственную близость к порту (Таблица 9.28).

Терминалы в бухте Paldiski South: пассажирский терминал, терминал бензина, 2 автомобильных терминала, терминал накатных грузов, общий грузовой терминал, терминал древесины, 3 терминала металла, терминал топливных гранул, терминал торфа, терминал биодизеля.

Таблица 9.28. **Портовые характеристики бухты Paldiski South**

Показатель	Значение
Территория, га	138.6
Акватория, га	137.2
Количество причалов	8
Длина причалов, м	1,400
Глубина у причала, м	13.5
Максимальная длина судна, м	230
Максимальная ширина судна, м	35
Зоны складов, м ²	15,000
Зона открытого хранения, м ²	270,000
Зона рефрижераторного хранения, м ²	11,500

Промышленная зоны бухты Paldiski South — идеальное место для компаний, предоставляющих складские и распределительные услуги, и производителей товаров широкого потребления, чьим целевым рынком является Восточный Балтийский регион, включая Российскую федерацию. Промышленная зона также подходит для компаний, производящих европейские товары широкого потребления из Российского сырья. Расположение в портовой зоне рядом с автомобильными и другими терминалами накатных грузов дает бизнесу возможность значительно снизить транспортные затраты. Участки Промышленной зоны бухты Paldiski South идеальны для компаний, операции которых предполагают непосредственную близость к порту. Общая площадь участка промышленной зоны составляет 21 га.

Планы развития в Paldiski. В последние годы Порт Таллинна приобрел новые земельные участки, примыкающие к порту, между автомобильной и железной дорогой, ведущей в Таллинн, с целью использования их в качестве распределительного терминала для грузов, проходящих через бухту и/или для переработки-производства таких грузов. Зона будет развиваться, будут строиться автомобильные дороги общего пользования и коммуникации, к примеру, будет обеспечено соединение с коммуникационными сетями.

Связи. В Таллиннском порту есть несколько интермодальных грузовых соединения с портами ЕС и за его пределами.

Гавань Мууга связана с отдаленными от залива районами автомобильным и железнодорожным сообщением. Дорога от залива связана с шоссе E20 (Петербургским шоссе), с помощью которого можно добраться к другим дорогам (E263 направление на Тарту и E67 на Пярну через Балтику) через объезд Tallinn (E265). К национальной железнодорожной сети порт имеет выход через вокзал Мууга.

Порт Мууга имеет 9 регулярных железнодорожных сообщения:

1. Московский экспресс, оператор EVR;
2. Таллинн – Пермь, оператор EVR;
3. Таллинн – Екатеринбург, оператор EVR;
4. Таллинн – Тольятти, оператор EVR;
5. Балтийский транзит I (назначения Ташкент), оператор EVR;
6. Балтийский транзит II (назначения Алма-Ата), оператор EVR;
7. ЗУБР (направления Киев и Одесса), оператор EVR;
8. Таллинн – Калуга, операторы EVR / Logoper / MTF Logistics;
9. Москва – Таллинн, оператор TransContainer

Интермодальные терминалы.

Transiidikeskus AS. В 2012 Transiidikeskus AS объединяло группу компаний, включая Мууга СТ и Refetra, в одну единую компанию. Мууга, контейнерный терминал, (ранее известный как Мууга СТ) является единственным специализированным контейнерным терминалом в Эстонии и обрабатывает подавляющее большинство контейнерооборота Эстонии. Компания состоит из двух терминалов: контейнерный терминал и общий холодильный терминал. Контейнерный терминал Transiidikeskus AS с ежегодным потенциалом 450 тыс. ДФЭ (Таблицы 9.29 и 9.30).

Transiidikeskus AS предлагает следующие услуги:

- ◇ погрузка / выгрузка грузов (контейнеров, генеральных грузов, охлажденных продуктов, металлолома);
- ◇ услуги по хранению в свободной зоне;
- ◇ сбор товаров и перегрузка;
- ◇ экспедиторские услуги;
- ◇ изменения собственности в свободной зоне;
- ◇ купля-продажи товаров;
- ◇ услуги с добавленной стоимостью;
- ◇ техническое обслуживание и ремонт погрузочной техники.

Таблица 9.29. Характеристика Transiidikeskus AS

Показатель	Значение
Площадь терминала, га	28
Крытый склад, м ²	8000
Причалы	3
Длина причалов, м	719
Глубина причалов,	12.5-14,5
Холодильные контейнеры	404
Железная дорога	58 контейнерных площадок

Таблица 9.30. **Интермодальное грузовое оборудование Transiidikeskus AS**

Оборудование	Количество
STS кран	3
RTG кран	4
Самоходный кран	1
Рельсовый порталный кран	1
Рич-стакер	7
Трансфер перевозчик	9
Грузовики	9

Используя технологические и компьютеризированные системы, терминал может гарантировать длительную обработку судов с мощностью 55-60 единиц в час, а также обработку автомобильного транспорта в среднем в течение 30 минут, начиная с момента прибытия в терминал и заканчивая отъездом. Хорошо разработанные технологические схемы обработки железнодорожных платформ и хорошо организованные совместные работы между железной дорогой и экспедиторскими компаниями позволяют при необходимости отправлять контейнерные поезда из контейнерных терминалов все 24 часа в сутки. Эти контейнерные поезда (например, «Балтика Транзит» и «Зубр») движутся без каких-либо сбоев в соответствии с графиком, в Москву или по маршруту поездов стран Центральной Азии.

Эстев является стивидорной компанией, которая работает в Порту Таллиннского Старого города и Палдиски Юг. Стивидорные операции включают обработку Ro-Ro грузов и контейнеров. ESTEVE Terminal AS является компанией стивидорной и агентированой, которая основана в 1997 году. Она предоставляет судовые агентские услуги во всех портах Таллиннской области и работает как грузчик в южном порту Палдиски, части Таллиннского порта.

Палдиски Эстев предоставляет следующие услуги:

- ◇ стивидорные услуги, т.е. перевалка различных грузов с судов на хранение, железнодорожные вагоны, грузовые автомобили, контейнеры и Mafі прицепы, и наоборот;
- ◇ хранение товаров;
- ◇ таможенный склад и терминальные услуги;
- ◇ услуги агентства судна;
- ◇ таможенные услуги;
- ◇ транспортно-экспедиционные по морю и суше;
- ◇ обследование осадки судна;
- ◇ взвешивание товаров;
- ◇ измерение радиоактивности товаров и санитарный контроль.

Его технические параметры:

- ◇ уплотнительные причалы (4 пандуса);
- ◇ общая протяженность причалов 1392 м;
- ◇ общая площадь складов 14731 м²;
- ◇ общая площадь районов открытых складов 239605 м²;

- ◇ уплотненные железные дороги 9 расширений;
- ◇ 3 порталных крана;
- ◇ 1 портской автокран;
- ◇ 5 автокранов.

Имеется 12 регулярных Ro-Ro линий проходящих через Южный порт Палдиски:

- ◇ KESS: Палдиски – Ханко – Усикаупунки – Эмден – Гримсби – Зебрюгге – Мальме – Палдиски;
- ◇ Mann Lines: Палдиски – Турку – Бремерхафен – Харвич – Куксхафен – Палдиски;
- ◇ Mann Lines: Палдиски – Харахолмен – Тернезен – Флиссинген – Палдиски;
- ◇ Spliethoff: Балтимор (США) – Джексонвилл (США) – Палдиски – Хамина;
- ◇ Tallink: Палдиски – Капелскар – Палдиски;
- ◇ Transfennica: Палдиски – Ханко – Любек;
- ◇ Transfennica: Палдиски – Ханко – Антверпен;
- ◇ Transfennica: Палдиски – Ханко – Антверпен – Зебрюгге – Бильбао;
- ◇ Transfennica: Палдиски – Ханко – Тилбери;
- ◇ Transfennica: Палдиски – Ханко – Любек – Санкт-Петербург;
- ◇ Transfennica: Палдиски – Гдыня – Любек;
- ◇ Baltic Line: Палдиски – Лынгдал – Haugesund – Саннес – Берген – Грен – Турку – Палдиски.

В Старом Городе Харбор Эстев оказываются стивидорные услуги для судоходных линий. Их нынешние клиенты Viking Line (Таллинн – Хельсинки), Esckegö линия (Таллинн – Хельсинки), Санкт- Питер Лайн (Санкт-Петербург – Хельсинки – Стокгольм – Таллинн (Старый Город Harbour) – Санкт-Петербург) .

9.7. Российские порты

Российские порты в Балтийском бассейне являются конечными точками российской части транспортных коридоров «Восток-Запад и «Север-Юг». Для международных транзитных грузопотоков (в основном грузов в контейнерах) через эти коридоры будет гарантирована транспортировка в долгосрочной перспективе. Общий грузооборот этих портов будет расти. Даже в ближайшей перспективе главные грузопотоки будут идти через порты Усть-Луга (в основном сухогрузы и частично наливные грузов) и Приморск (наливныегрузы).

В то же время крупнейший порт в Балтийском бассейне, Санкт-Петербург окружен городами и дорогами и не имеет возможности увеличить свою площадь. Из-за этого развитие порта Санкт-Петербурга реализуются с помощью аван-портов Бронка, Ломоносов, остров Котлин.

Одной из особенностей Балтийского бассейна является анклав Калининградской области, который соединен с большой землей и осуществляется через железнодорожные линии Усть-Луга – Балтийск – порты Германии.

Федеральное государственное унитарное предприятие «Росморпорт» (ФГУП). Все российские порты действуют в соответствии с управлением федерального государственного унитарного предприятия «Росморпорт». ФГУП «Росморпорт» был создан в 2003 году для обеспечения использования, поддержания и развития федерального имущества,

в том числе объектов для безопасности мореплавания, для строительства и реконструкции портовых сооружений в коммерческих и специализированных морских портах и для обеспечения реализации федеральных целевых программ.

ФГУП «Росморпорт» является унитарным предприятием, которое состоит из штаб-квартиры и 16 филиалов, расположенных в 17 регионах Российской Федерации.

Российские порты в Балтийском море, включая Большой порт Санкт-Петербург, Выборг, Высоцк, Калининград, Пассажирский порт Санкт-Петербург, Приморск и Усть-Луга, принадлежат ФГУП «Росморпорт» Северо-Западного бассейнового филиала.

Основные виды деятельности филиалов вышеупомянутых портов:

- ◇ создание, обслуживание, эксплуатация и развитие федерального имущества, закрепленного за ФГУП «Росморпорт» Северо-Западного бассейнового филиала;
- ◇ выполнение работ, оказание услуг в морских портах Большой порт Санкт-Петербург, Выборг, Высоцк, Калининград, Пассажирский порт Санкт-Петербург, Приморск и Усть-Луга;
- ◇ реализация федеральных целевых программ развития морского транспорта в Калининградской и Ленинградской областях, а также в городе Санкт-Петербурге.

Наиболее важная уставная деятельность ФГУП «Росморпорт» связана с оказанием следующих услуг: диспетчерские услуги, лоцманские услуги, ледокольные услуги, консультационные услуги, экологические услуги, предоставление причала, грузовые услуги, услуги по швартовке, картографические и геодезические услуги, услуги связи, ИТ-услуги, экспериментальные учебные услуги, сдача в аренду имущества.

9.7.1. Порты Санкт-Петербурга

Порт Санкт-Петербурга является главным портом обработки контейнерных грузов в Балтийском бассейне. Порт находится в ведении администрации морского порта Большой порт Санкт-Петербурга, который управляет рейдами, терминалами, складами, причалами, которые сданы в аренду частным стивидорным компаниям.

Акватория «Большого порта Санкт-Петербурга» составляет 628,6 км². Она включает около 200 причалов, общей протяженностью 31 км. Максимальные размеры судна, которое может войти в порт, 320 метров в длину, 42 метра в ширину, осадка до 11 метров. Большинство причалов могут обслуживать судна с глубиной 9,5 метров.

Порт соединен с Финским заливом каналами шириной 80–150 метров и глубиной 12,5–14,8 метров, с возможностью увеличения минимальной глубины до 13 метров. Основными подходами к порту являются Кронштадтский Корабельный Фарватер, Санкт-Петербургский Морской Канал с общей протяженностью 33 мили. Уровень воды в порту может варьироваться в пределах -1+4 м. Порт открыт круглый год, с возможностью помощи ледоколов зимой.

Большой порт Санкт-Петербург состоит из четырех погрузо-разгрузочных зон, морского пассажирского терминала, погрузо-разгрузочной зоны Васильевского острова, Литки (Кронштадт) и Ломоносова.

Около 28 стивидорных компаний имеют лицензии на работу в порту. Порт имеет дело с большим разнообразием грузов — контейнеры, машины, металл, тяжелые и негабаритные грузы, древесина, уголь, зерно и так далее.

Инвестиции и развитие. Историческая часть Большого Порта Санкт-Петербурга достигла границ своей физической экспансии. Главный лимитирующий фактор это пропускная способность дорог, ведущих к порту. Согласно Санкт-Петербургскому Комитету Транспорта и Транзитной Политике, прогнозируемая пропускная способность, заявленная инвесторами, не учитывает даже потенциальных возможностей города.

Некоторые стивидорные компании в порту озвучили свои амбициозные планы по развитию, главным образом, контейнерных терминалов. ОАО Петролеспорт (входит в группу Global Ports) планирует увеличить свой годовой объем контейнеров почти в три раза до 2,3 млн. ДФЭ до 2023. Пропускная способность Контейнерного Терминала в Санкт-Петербурге прогнозируется до 1,2 млн. ДФЭ. Первый Контейнерный Терминал также планирует некоторый рост показателей; однако инвестор, Национальная Контейнерная Компания, акцентирует внимание на приоритетное развитие нового терминала в близлежащем порту Усть-Луга.

Некоторый рост пропускной способности на территории порта вполне возможен. Но это будет возможным благодаря развитию морских подходов каналов, которые являются объектом Росморпорта, также как и соединения порта с Западной Скоростной Кольцевой Дорогой (ЗСД).

Росморпорт планирует частично демонтировать искусственный остров Кривая Дамба, чтобы включить размещение крупнотоннажных судов в водах Восточного и Барочного бассейнов, дноуглубительные работы канала, строительство швартовых сооружений, находящихся на расстоянии от берега.

Если рассматривать подъездные дороги к порту, то объездная трасса, разработанная для транспортировки грузов из порта, уже находится в стадии строительства. После завершение ЗСД и строительства Центрального участка, историческая портовая зона будет подключена к магистрали, которая позволит увеличить пропускную способность подъездных путей. Однако ЗСД является платной автотрассой и бесплатных дорог не прогнозируется. ЗСД также предполагает строительство 52-х метрового высотного моста через морской канал. Однако это порождает некоторые трудности для судов, например «Мир» и «Седов», которые имеют высоту 52 метра, что делает невозможным их посещение реки Невы. Пассажирский порт «Marine Façade» также получит доступ к кольцевой дороге, что тоже делает его грузовым портом.

Однако, даже если эти проекты будут успешными, то город не будет иметь возможности переместить прогнозируемые нагрузки из порта. В настоящее время пропускная способность железных путей, расположенных вблизи пристаней, 35 млн. тонн грузов в год, в то время как остальной груз перевозится автотранспортом. Пропускная грузовая способность порта стабилизировалась на отметке около 60 млн. тонн в год, строительство и эксплуатация ЗСД, углубление дна и т.д. повысит объем перевозок, но незначительно.

Строительство внешних портов за пределами города может помочь повысить стивидорную активность в Большом Порту. Как пример, строительство порта Бронка. Порт Бронка, имеющий прямой доступ к ЗСД, не будет создавать значительную нагрузку на МКАД даже с максимальной пропускной способностью в порту. Планируется большинство контейнеров перевозить с помощью железной дороги.

Становится ясным, что город и порт начинают сдерживать развитие друг друга, что дальнейшая экспансия порта в исторические районы города почти невозможна. Более того, львиная доля налогов от деятельности порта направляется в Москву, где большинство

компаний, владельцев портовых терминалов, имеют головные офисы. Между тем, Санкт-Петербург вынужден терпеть развитие инфраструктуры и нагрузку на окружающую среду.

Успех стивидорской деятельности в Санкт-Петербурге в большинстве своем зависит от слияния города и Ленинградской области в единый субъект Федерации и перераспределения налоговых поступлений от федерального правительства в пользу бюджета объединенной компании. Тогда область будет больше заинтересована в развитии стивидорского бизнеса, будет больше пространства для маневрирования и жители города будут лучше понимать, для чего это все делается.

Морской многофункциональный комплекс Бронка будет включать в себя три специализированных объекта: контейнерный терминал, охватывающий 107 га, Ro-Ro терминал на 57 га и логистический центр на 42 га. Контейнерный терминал будет представлен 1175-метровой набережной (в том числе 5 причалов). Набережная подвижного грузового терминала будет составлять 630 метров (3 причала).

Вначале пропускная способность Бронки прогнозировалась до 1,45 млн. ДФЭ и 260000 единиц Ro-Ro грузов. Контейнерная пропускная способность планируется быть увеличенной до 1,9 млн. ДФЭ. Многоцелевой комплекс Бронка будет иметь возможность иметь дело с контейнеровозом Panamax и паромы класса Finnstar. Первый вызов корабля планируется на 2014 год.

Ожидается, что частные инвестиции в проект составят около 43,7 млрд. российских рублей совместно с инвестициями в размере 15,2 млрд. российских рублей от Российского правительства.

Проект Бронки поможет создать более 2300 новых рабочих мест. После завершения внешних портовых сооружений ежегодные прямые налоговые поступления в бюджет Санкт-Петербурга будут составлять 1,7 млрд. российских рублей (плюс косвенные налоги — 5,1 млрд. российских рублей), федеральный бюджет ежегодно будет получать 2 млрд. российских рублей.

Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030. ФГУП «Росморпорт» закончил разработку Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года. Согласно базовому сценарию этого документа перевалка грузов через российские порты увеличится на 84% до 985 млн. тонн в год. Однако, как следует из документа, экспертные оценки выше: 1,29 млрд. тонн в год. Основными центрами перевалки останутся порты Балтийского, Азовского и Черного бассейнов. Стивидорский грузооборот первого возрастет (согласно базовому сценарию) на 69% до 313 млн. тонн, а стивидорский грузооборот второго возрастет на 74% до 301,1 млн. тонн. Основными двигателями развития перевалки будут углеводороды и удобрения.

Пропускная способность портов в Балтийском бассейне увеличится с нынешних 292,3 млн. тонн до 488,9 млн. тонн (базовый сценарий) или даже до 536,3 млн. тонн (экспертная оценка).

В краткосрочной перспективе основной рост пропускной способности будет наблюдаться в:

- ◇ Усть-Луга, включая контейнерный терминал с годовой пропускной способностью 10 млн. тонн;
- ◇ Санкт-Петербургский морской многофункциональный комплекс Бронка с годовой пропускной способностью 27,6 млн. тонн;
- ◇ Приморск, включая строительство контейнерного терминала.

Транспортная стратегия Санкт-Петербурга до 2025 года. Позиция о будущем развитии портов города Санкт-Петербурга была изложена в «Транспортной стратегии Санкт-Петербурга до 2025».

Главные аспекты развития портов:

- ◇ направленность на высокотехнологичные, более прибыльные и экологически чистые грузы;
- ◇ развитие авангардистов портов Большой порт Санкт-Петербург для стабилизации и ограничения роста дорожной инфраструктуры в Санкт-Петербурге в связи с грузопотоками через развитие грузовых терминалов, расположенных за пределами исторической части Санкт-Петербурга;
- ◇ ликвидация существующих складских сооружений в периферических частях Санкт-Петербурга, которые имеют хорошее сообщение с федеральными трассами;
- ◇ увеличение доли железнодорожной перевозки грузов на территории Санкт-Петербурга.

Согласно городской транспортной стратегии доля контейнеров, перевозимых поездами в/из Большого Порта Санкт-Петербурга должна быть: в 2015 — 30% от веса, 22% в ДФЭ; в 2025 — 35% от веса, 30% в ДФЭ.

В последние годы функционирование и развитие транспортной системы занимает 15–16% городского бюджета. В будущем планируется около 20–25% бюджета, что является нормальной долей, если развитие транспортной инфраструктуры находится в активной фазе.

Интермодальные терминалы. Имеется восемь интермодальных терминалов, имеющих дело с морскими интермодальными грузами: Первый Контейнерный Терминал, Контейнерный Терминал Санкт-Петербурга, Петролеспорт, ЗАО Нева-Металл, Русмарин Форвардский Терминал, Teesport Контейнерный Терминал, Однопортовые многоцелевые терминалы, Первая стивидорная компания, Мобби Дик LLC в Кронштадте.

Также есть сухой портовый интермодальный терминал Логистики (Шушары, Санкт-Петербург).

Первый Контейнерный Терминал (ПКТ) является частью Группы Национальной Контейнерной Компании (НKK). Группе НKK принадлежат: терминал Логистики (Шушары), внедочный контейнерный терминал и логистический центр, Усть-Лугский Контейнерный Терминал (Ленинградская область), Контейнерный Терминал Ильичевск (Украина), Национальный Контейнерный Терминал (Рига, Латвия), контейнерный терминал и логистический центр (в фазе строительства), НKK Logistics, железнодорожный оператор, Балтконтейнер, оператор грузоперевозок (грузовики).

ПКТ является лидером в плане контейнерной обработки среди терминалов в России и Балтийского региона. ПКТ связан с крупными европейскими портами посредством обширной сети подачи — Роттердам, Гамбург, Бременхафен и Антверпен. Мощность рефрижераторных цилиндров ПКТ является одной из крупнейших в Европе. Терминал имеет подключение к EDI (Таблицы 9.30 и 9.31).

Судоходные линии, входящие в ПКТ на еженедельной основе: Maersk Line, MSC, CMA CGM, OOCL, APL, Unifeeder, Team Lines, FESCO ESF, and Swan CL.

Таблица 9.30. Характеристики ПКТ

Показатель	Значение
Общая территория, га	74
Количество причалов	4
Длина набережной, м	780 м
Максимальная глубина, м	11 м
Складская емкость, ДФЭ	28800
Рефрижераторная емкость, розеток	3500
Пропускная способность, ДФЭ	1350000

Таблица 9.31. Оборудование в ПКТ

Оборудование	Количество
СТС «Panamax» краны	8
RTG краны	19
RMG краны	3
Автоматические краны	1
Погрузчики порталные	37

Наличие обширной общей приточной сети, объединяющей ПКТ с крупными европейскими портами перевалки, позволяет в присутствии других глубоких морских перевозчиков, которые не имеют своих собственных питательных связей с Санкт-Петербургом: APL, China Shipping, CSAV, Hapag Lloyd, Hamburg Sud, Hanjin, Evergreen, Cosco, HMM UASC, SCI, PIL, Yang Ming, K-Line, NYK Line, MOL, ZIM и MISC. В настоящее время пропускная способность терминала составляет 1,35 млн. ДФЭ, пропускная способность в 2012 году была 1058 млн. ДФЭ, образующая 42% контейнерной пропускной способности порта.

У ПКТ есть регулярные рейсы маршрутных поездов: ПКТ – Москва, Октябрьская станция; ПКТ – Логистика-Терминал, Шушары; Логистика-Терминал, Шушары – ПКТ; ПКТ – Тольятти.

Инвестиционная программа ПКТ предусматривает дальнейший рост пропускной способности до 1,6 млн. ДФЭ в 2015 году. Увеличение мощности будет достигнуто посредством частичной замены системы обработки технологией RGT/TT на высококлиренсной несущей основе, которая, в конечном итоге, окупится посредством высокой плотности хранения на цокольном слоте. Другим ключевым элементом программы расширения терминала является постоянное приобретение более продуктивных и современных береговых кранов, цель которых состоит в повышении производительности причала.

Контейнерный Терминал Санкт-Петербурга — КТСП является частью международного транспортного холдинга UCL Holding B.V., который также включает стивидорную компанию ОАО «Морской Порт Санкт-Петербург». Компания специализируется на обработке всех видов контейнеров на территории четвертого грузового района Большого порта Санкт-Петербурга. Он расположен на Турухтанных островах в Угольной гавани Финского залива.

Новый комплекс, построенный вместо устаревших общих средств обработки грузов, стремится удовлетворить быстро растущий спрос на услуги по обработке контейнеров в северо-западном регионе России.

Проектирование Контейнерного терминала было завершено в 2008 году. В 2009–2012 годах было приобретено и введено в эксплуатацию оборудование для обработки контейнеров. Склад и инфраструктура были модернизированы. В конце 2010 года система автоматизированного учета стивидорных операций, терминальных процессов и складирования контейнеров была введена в эксплуатацию. В конце 2010 года первый этап Контейнерного терминала был введен в эксплуатацию, и в настоящее время основные грузы, обрабатываемые компаниями — контейнеры. Эти грузы постепенно вытесняют наименее экономически эффективные и экологически чистые грузы, такие как минеральные удобрения, чугун и металлы из структуры оборота компании. При уменьшении количества времени на работу комиссии на судне, грузовладельцы снижают причальные сборы. В январе 2011 года контейнерный терминал начал работу на регулярной основе.

В 2011 году была запущена новая схема обработки контейнеров, которая упрощает прохождение процедур пограничного контроля. В 2011 ЗАО «4SC» меняет своё название на ОАО «Контейнерный Терминал Санкт-Петербурга». Изменение имени было логическим шагом, который отражал стратегию развития компании на территории четвертого грузового района Большого порта Санкт-Петербурга и соответствующие изменения в структуре обрабатываемых грузов. В первой половине 2012 года UCL Port B.V., холдинговая компания стивидорного отдела UCL Holding Group, завершила сделку по продаже 20% акций ООО «Контейнерный Терминал Санкт-Петербурга», компании, зарегистрированной на Кипре, которая является единственным акционером ОАО «КТСП», MSC филиалу компании TIL. Годовая мощность контейнерного терминала составляет 500 тыс. ДФЭ.

Терминал оснащен комплексной операционной терминальной системой Solvo. Условия использования предоставляют оптимальное управление производственными возможностями и электронным обменом данными с клиентами. Основные модули системы охватывают принятие контейнеров, их хранение, обработку и загрузку процессов на терминале, а также поток документов контейнерного терминала в режиме реального времени.

Петролеспорт является членом Global Ports Group, которая включает таких акционеров, как APM Terminals, N-Trans. Основной грузопоток из ОАО «Петролеспорт» включает в себя контейнеры, паромные грузы, рефрижераторные грузы, а также древесные и сборные грузы. Терминал обрабатывает все типы контейнеров, в том числе охлажденные опасные грузы..

Сегодня ОАО «Петролеспорт» — это современный портовый комплекс, который обеспечивает погрузку/выгрузку, хранение, транспортно-экспедиционные услуги, обработку различных видов грузов; размещение грузов на таможенном складе; оказание услуг таможенного оформления и отслеживания (услуги таможенного брокера) и так далее.

С 2002 года компания реализовала долгосрочную инвестиционную программу, направленную на развитие инфраструктуры порта, увеличение пропускной способности обслуживания грузов и улучшение обслуживания клиентов. Процесс модернизации включает в себя улучшение причальных мощностей, расширение платформы для складирования тары и ролкерной системы, установки современного оборудования для обработки, передовых технологических систем для обработки грузов в терминалах и т.д.

Во второй половине 2009 года ОАО «Петролеспорт» осуществил очередной этап программы развития комплекса паромного терминала. В результате, ёмкость для складирования и передачи легковых автомобилей значительно возросла, и было достигнуто переоснащение областей традиционной ролкерной системы.

Контейнерный терминал ОАО «Петролеспорт» имеет возможность обрабатывать более 1 млн. ДФЭ в год. Программа развития включает расширение контейнерного терминала с увеличением годовой мощности до 2,5 млн. ДФЭс. В 2011–2012 гг. более \$160 млн. будут потрачены в рамках инвестиционной программы Петролеспорта.

Другие аспекты программы развития включают в себя:

- ◇ дальнейшие инвестиции в PLP инфраструктуры для того, чтобы заложить основу для следующего этапа расширения производственных мощностей. Это включает в себя реконструкцию и расширение внутренней инфраструктуры железнодорожного PLP и дорожной системы, добавление дополнительной электроэнергии и мощности инженерной работы в инфраструктуру, парковки и ремонтной зоны для машин порта;
- ◇ дальнейшую модернизацию существующей тяжелой ролкерной системы и обработку автомобильного терминала в PLP. Терминал испытывает сильный спрос клиента с коэффициентом использования тяжелых объектов ролкерной системы в 73% в первой половине 2012 года. Продолжая модернизировать терминал, Global Ports Group увеличит уровень сервиса для своих клиентов, повысит гибкость ролкерных систем и обработку автомобилей, а также повысит безопасность на предприятиях;
- ◇ другие проекты, направленные на содействие дальнейшему росту грузооборота массовых грузов и контейнерооборота, а также повышению уровня массовой контейнеризации.

Ролкерная система терминала ОАО «Петролеспорт» имеет возможность обрабатывать до 190 тыс. легковых автомобилей и до 20 тыс. единиц других грузов в год. Зона хранения легковых автомобилей была значительно расширена; зоны для традиционных грузов ролкерной системы были отремонтированы и восстановлены в рамках программы модернизации терминала.

Инфраструктура:

- ◇ Площадь паромного терминала — 14,5 га, в том числе:
 - легковые автомобили — 12 га;
 - традиционные груз Ro-Ro, в том числе покрытие склада для грузов ролкерной системы — 3500 м²;
- ◇ складские помещения для всех видов транспортных средств, колесной техники и других грузов;
- ◇ открытые площадки для хранения легковых автомобилей — 12 га, ёмкость: 6950 единиц;
- ◇ открытые площадки для хранения оборудования с автономным питанием и других грузов ролкерной системы — 6 га;
- ◇ зона распространения паромных грузов (исходящая зона);
- ◇ зона погрузки грузовиков легкими транспортными средствами и ролкерным оборудованием;
- ◇ железнодорожный фасад с зоной для обработки оборудования с автономным питанием.

Существуют 7 регулярных ролкерных лайнерных услуг посещения КТСП.

На данный момент ОАО «Петролеспорт» реализует комплексную программу модернизации, которая является частью федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России», направленной на развитие и повышение конкурентоспособности российской транспортной инфраструктуры. Инвестиционная стратегия компании предусматривает дальнейшее увеличение причальных и складских мощностей и расширение железной дороги и автомобильного фронта. Его выгодное расположение, развитая инфраструктура, современное оборудование и эффективное управление обеспечивают «Петролеспорт» высоким потенциалом для дальнейшего развития и лидирующими позициями на экспортно-импортном рынке северо-западного региона России.

ЗАО Нева-Металл является стивидорной компанией, которая специализируется на перевалке и хранении черных металлов и контейнерных грузов. В 2008 году она начала развивать новую деятельность, перевалку контейнерных и опасных грузов, а также получила лицензии на оперирование подкарантинными и опасными товарами. Эта компания была приобретена компанией «Северсталь» в 2007 году.

Четыре набережные общей длиной 738 метров, позволяющие работать судам с осадкой воды до 11 метров, расположены на территории третьего района морского порта Санкт-Петербурга. Для хранения грузов используется 60560 м² открытых и крытых складов, из которых крытые склады составляют 11440 м². Хранилища способны одновременно разместить до 120000 метрических тонн металлопродукции и 2000 ДФЭ. Общая площадь терминала составляет 93500 м². Подъездная железная дорога позволяет разместить до 200 вагонов. Операции выполняются при помощи погрузочно-разгрузочного оборудования, состоящего из четырех 40-тонных кранов и семи 20-тонных кранов. Рельсовое звено для обслуживания контейнеров составляет 1,2 км.

Терминал оснащен STS краном, контейнерным краном RTG, 35 рич-стакерами и вилочными погрузчиками, ролл-трейлером и укладчиком для обработки контейнерных грузов, а также дизель-генератором для обработки рефрижераторных контейнеров. Открытые и крытые склады используются для хранения грузов. Таблица 42. Существующие морские перевозки контейнеров до «Нева-Металл»: Роттердам – Балтия – Санкт-Петербург, Роттердам – Гамбург – Санкт-Петербург, Роттердам – Усть-Луга – Санкт-Петербург.

ООО «Моби Дик» в Кронштадте. Терминал принадлежит Global Ports и Container Finance Ltd. Терминал расположен на острове Котлин (Кронштадт), недалеко от Санкт-Петербурга (30 км). Все функции, включая проверку на государственной границе и Балтийскую таможенную производятся на терминале.

ООО «Моби Дик» использует в работе два причала, которые способны принимать контейнеровозы и Ro-Ro суда с боковой и кормовой аппарелью. Длина причалов составляет 321 м. Максимальная осадка судов составляет 8,9 м. Существующий терминал позволяет обрабатывать до 400 тыс. ДФЭ. Складская способность терминала в настоящее время составляет 7500 ДФЭ. Контейнерная площадка оснащена рефрижераторными контейнерами для одновременной обработки 504 рефрижераторов.

Контроль за операциями основан на специально разработанном программном обеспечении CargoPrime «Container terminal control». Терминал использует систему временного интервала для организации эффективного и надлежащего обслуживания для гру-

зовиков, въезжающих на терминал. Эта система позволяет клиентам выбрать удобные временные интервалы для сбора грузов.

Стратегия компании направлена на расширение контейнерного терминала мощностью до 500 тыс. ДФЭ в соответствии с ростом спроса на перевалку контейнеров. Программа развития терминала направлена на расширение возможностей хранения данных, приобретение нового оборудования и реконструкцию имеющихся складских помещений.

ОАО «Морской порт Санкт-Петербург» (бывшая «Первая стивидорная компания») является крупнейшим оператором, обеспечивающим сухой грузооборот Большого порта Санкт-Петербурга, основанный на базе Ленинградского морского торгового порта. ОАО «Морской порт Санкт-Петербурга» входит в UCL Port, отделение Международной транспортной группы UCL Holding, которая также включает ЗАО «Контейнерный терминал Санкт-Петербурга», ООО «Универсальный перегрузочный комплекс» на Северо-Западе России, Туапсинский и Таганрогский морские порты на юге страны. Стратегия развития UCL Port предусматривает модернизацию существующих терминалов и строительство новых терминалов по перевалке генеральных, навалочных и контейнерных грузов.

«Морской порт Санкт-Петербург» оказывает полный спектр стивидорных услуг круглосуточно 365 дней в году. Все виды грузов, в том числе сверх допустимого веса и вне габаритов принимаются для осуществления операций. Перевалка проектных грузов на терминалах компании осуществляется в сотрудничестве с логистической компании «Универсальный Экспедитор» как часть UCL Holding.

Порт может принимать суда дедвейтом до 60 тыс. тонн и осадкой до 11 метров. Порт имеет хорошо развитую инфраструктуру, которая включает железнодорожные линии и крановые рельсы, автомобильные дороги, инженерные коммуникации, ремонтные мастерские, заправочные станции, очистные сооружения. Специалисты компании имеют многолетний опыт работы по подготовке документов и в разработке специальных методов для обработки нестандартных грузов.

В своем распоряжении «Морской порт Санкт-Петербург» имеет 34 причала общей протяженностью 5,8 км, 46 тыс. м² крытых складских помещений, 412000 м² открытых площадок для хранения, 57 порталных кранов грузоподъемностью до 40 тонн, плавучий кран грузоподъемностью 300 тонн, 2 Liebherr мобильных крана LHM 600 с грузоподъемностью до 140 тонн, автокран грузоподъемностью 55 тонн и 222 различных специализированных грузоподъемных механизмов. Хранение осуществляется на территории таможенного контроля.

В 2012 году компания обработала более 8,7 млн. тонн грузов. Доля компании в общем обороте Большого порта Санкт-Петербурга составила около 15%. Терминалы компании обслуживаются железнодорожной станцией «Новый порт». Железнодорожный транспорт на четвертом грузовом районе обслуживается станцией «Автово». Компания управляет терминалом Ro-Ro на территории второго грузового района Большого порта Санкт-Петербурга и специализированным автомобильным терминалом на третьем грузовом районе.

Ro-Ro терминал. Производственная мощность Ro-Ro терминала для обработки всех видов Ro-Ro грузов составляет 1 млн. тонн в год. Открытые и крытые мощности для хра-

нения общей площадью 160 тыс. м² позволяют размещать одновременно около 3 тыс. единиц различного оборудования. Терминал оснащен всем, что требуется для работы пограничных и таможенных служб. В 2012 объемы перевалки Ro-Ro грузов на терминале составили 918 тыс. тонн.

Автомобильный терминал. Ежегодная пропускная способность специализированного автомобильного терминала составляет 80 тыс. автомобилей. Терминал общей площадью 5 га позволяет хранить одновременно 1900 автомобилей на своей территории. Оснащен современной информационной системой, которая обеспечивает мониторинг и планирование процедур приемки, отгрузки и перемещения. Разгрузка судна с 1800 единиц на борту занимает около 12 часов. Автомобили разгружаются на грузовики для дальнейшей транспортировки. В 2012 году 52543 автомобилей были обработаны на данном терминале.

Логистика-Терминал (Шушары, Санкт-Петербург) является частью National Container Company Group, которая является владельцем First Container Terminal. Инфраструктура терминала включает контейнерный терминал, депо порожних контейнеров, контейнер-грузовой комплекс, обширные складские территории и распределительные объекты, железнодорожный подход. Терминал начал свою деятельность в 2010 году.

Логистика-Терминал стал первым в России терминалом, начавшим работать как «сухой порт». Технология «сухой порт» дает возможность транспортировки контейнеров с морского терминала за пределами дока в Шушарах по упрощенной схеме таможенного контроля для дальнейшего таможенного оформления, хранения и распределения. Эта технология увеличивает пропускную способность и дает возможность клиентам в полной мере воспользоваться высококачественными логистическими услугами офф-док терминала. Терминал расположен в 17 км от FCT и связан автомобильным и железнодорожным подходами. В настоящее время пропускная способность терминала составляет 200 тыс. ДФЭ, пропускная способность в 2012 году составила 113 328 ДФЭ.

Рейсы маршрутных поездов: FCT – Логистика-Терминал, Шушары; Логистика-Терминал, Шушары – FCT; Контейнерный терминал Усть-Луга – Логистика-Терминал, Шушары.

Логистический Парк «Янино» является первым терминалом в Global Ports Group's и является одним из немногих многоцелевых контейнерных логистических комплексов в России, предоставляющих полный спектр логистических услуг в одном месте. «Янино». Расположен примерно в 70 километрах от терминала «Моби Дик» в Кронштадте и приблизительно в 50 километрах от PLP.

Терминал находится в совместном владении с Container Finance Ltd. Янино обеспечивает доступ к контейнеризации для малых и средних производителей экспортных товаров. Это помогает увеличить объемы контейнерных перевозок на других терминалах группы, так как мелкие партии товаров могут быть обработаны в Янино.

Терминал связан с Большим Портом Санкт-Петербурга автомобильным и железнодорожным транспортом и автомобильным транспортом с Моби Дик в Кронштадте. Железнодорожное сообщение с внутренними районами осуществляется через «Заневский пост». Терминал находится примерно в 2 км от автомагистрали. Годовой контейнерооборот терминала в 2012 году составил 63 тыс. ДФЭ (-3% по сравнению с 2011 г.).

9.8. Порты Калининграда

ОАО «Калининградский морской торговый порт» является крупнейшим предприятием портового комплекса в регионе по объему выполняемых работ, технической поддержке и услугам, предоставляемым грузовладельцам. Порт играет большую роль в обеспечении жизнедеятельности Калининградской области и основной части экспортно-импортного грузопотока, проходящего через территорию области.

«Калининградский морской торговый порт»:

- ◇ единственный в России порт, расположенный возле Балтийского моря, в свободной экономической зоне;
- ◇ 36 часов до Гамбурга по морю;
- ◇ 48 часов до Москвы на специальном контейнерном поезде;
- ◇ 1 час по дороге в Европейский Союз;
- ◇ крупнейший контейнерный терминал в регионе.

Он расположен в юго-восточной части Балтийского моря в устье реки Преголя. Длина морского канала и водных путей, соединяющих порт с морем, составляет 43 километра.

«Калининградский морской торговый порт» является единственным незамерзающим портом в России, расположенным на Балтийском море. Порт доступен круглый год, не требуются ледоколы в зимний период. Однако при экстремально низких температурах некоторое количество льда появляется в канале порта, и необходимо использовать сильный буксир или ледокол. Доплата за такой буксир разделяется на количество судов, участвующих в конвое. Для мелких судов, которые обычно не используют буксир для швартовки, возможно использовать небольшой буксир. Последний раз необходимость в этом была в 1997 году.

Места для причала с общей длиной 17 км расположены на севере Калининградского морского канала и в устьевой части реки Преголи.

Порт Калининград географически разделен на четыре погрузочно-разгрузочных региона: Калининград, г. Светлый, Балтийск и регион Пионерский. Калининградский морской канал был построен 100 лет назад, чтобы судно могло пройти до грузовых причалов, расположенных в черте города. Длина морского канала составляет 43 км, ширина колеблется от 5,0 м до 10,5 м.

19 причалов оснащены подъемно-транспортным оборудованием, в том числе для принятия Ro-Ro судов — 2 причала. Общая протяженность причалов в порту составляет 3170 метров. Для судов существуют следующие ограничения, грузовые суда и танкеры: длина 170–200 м, ширина 25–28,4 м и осадка 8,0–9,4 м.

«Калининградский морской торговый порт» вместе с экспедиторской, грузовыми и другими компаниями, работающими с портом, осуществляет полный спектр услуг, связанных с перевозкой любых грузов от отправителя до получателя и стоянкой судов в порту.

Основные услуги:

- ◇ погрузочно-разгрузочные операции;
- ◇ хранение грузов;
- ◇ экспедирование грузов по железной дороге и автомобильным транспортом, в том числе расчет перевозок грузов по железной дороге непосредственно с администрацией железной дороги;
- ◇ обслуживание причала;

- ◇ логистика;
- ◇ буксировка/конвой судов для выполнения маневров;
- ◇ перевозка любых видов грузов автомобильным транспортом по всему региону и в другие страны;
- ◇ строительство и ремонт причалов, грузовых платформ, зданий, инженерных систем связи, ремонт и техническое обслуживание железнодорожных путей и подкрановых путей, изготовление железобетонных изделий;
- ◇ питание для сторонних организаций.

Порт имеет прямое соглашение с ОАО «Русская железная дорога» на экспедирование грузов по железной дороге, а также Соглашения о сотрудничестве с администрацией Литвы и Белорусской железной дорогой. Все услуги в порту осуществляются на основе прямых договоров, с применением гибкой системы тарифов и индивидуальным подходом к клиенту. Кроме того, клиентам и инвесторам предоставляются некоторые налоговые и таможенные льготы в соответствии с Законом Российской Федерации «Об Особой экономической зоне в Калининградской области». В порту применяется система автоматизированного учета грузов, включая контейнеры. Таможенные органы находятся на территориях морских торговых и рыбных портов, а также в Балтийске и Светлом вблизи соответствующих терминалов.

Калининградский морской торговый порт располагает широким спектром подъемно-транспортного оборудования грузоподъемностью от 1,5 до 50 тонн для обработки различных видов грузов, в том числе:

- ◇ козловыми кранами грузоподъемностью от 5 до 50 тонн;
- ◇ гидравлическими самоходными кранами для древесины, сыпучих грузов, металлолома;
- ◇ виловыми погрузчиками, которые имеют возможность работать с различными захватами в зависимости от типа груза с грузоподъемностью от 1,5 до 37 тонн;
- ◇ контейнерными погрузчиками, произведенными группой компаний «KALMAR» и «Fantuzzi» (грузоподъемность от 41 до 45 тонн);
- ◇ портовыми тягачами и погрузчиками с захватом для тяжелых и легких материалов;
- ◇ электропогрузчиками грузоподъемностью до 2 тонн.

На территории порта расположены 13 товарных складов, три из них склады-рефрижераторы. Общая площадь складов составляет 51,026 тыс. кв. м. Общая площадь охраняемых открытых складов составляет 211,6 тыс. кв. м. На территории, заасфальтированной и покрытой бетонными плитами, расположены следующие терминалы: Грузовой терминал 1, Грузовой терминал 2, Грузовой терминал 3.

В долгосрочной перспективе значительный рост будет реализован за счет строительства морского порта Бальга, который в основном будет обрабатывать контейнеры, ролкеры и объемные жидкие грузы с общим годовым оборотом 131,5 млн. тонн.

Связи. Порт расположен на пересечении основных интермодальных транспортных коридоров — I и IX, в Особой экономической зоне Российской Федерации – Калининградской области, полностью отделенной от остальной территории России сухопутной границей Польши и Литвы, а также международными морскими водами. Выгодное расположение порта обусловлено пересечением европейской и российской магистралей и кратчайшим расстоянием относительно других портов Балтийского моря к основным портам Западной Европы.

Порт соединен с транспортной сетью России и других стран железнодорожными путями и автострадами. Порт играет ключевую роль в экономике региона. Также он является морскими воротами в Западную Европу и кратчайшим транспортным путем к областям внутри России. Железнодорожные пути и автострады соединяют причалы порта непосредственно со всей транспортной сетью России и других стран, а регулярные судоходные линии — с портами Германии, Дании, Нидерландов, Великобритании, Польши и Бельгии.

Калининградский морской торговый порт связан с иностранными портами регулярными судоходными линиями (Таблица 9.32).

Таблица 9.32. Регулярные судоходные линии в Калининградском порту.

Название линии	Порты захода	Периодичность захода	Тип линии
Mann Lines Multimodal	Роттердам (Нидерланды), Гамбург, Бремерхафен (Германия), Гдыня (Польша), Рига (Латвия)	2 раза в неделю	Контейнерный фидерный сервис для перевозки грузов различных океанских перевозчиков
MAERSK	Бремерхафен (Германия),	По запросу	Контейнерный фидерный сервис для перевозки грузов компании MAERSK
CMA-CGM	Зембрюгге (Бельгия)	Раз в неделю	Контейнерный фидерный сервис для перевозки грузов компании
UNIFEEDER	Гдыня (Польша),	Раз в неделю	Транспортировка грузов для компании AVTOTOR
Transmarine Line	Киль (Германия), Колдинг (Дания)	Раз в неделю	Перевозка различных грузов судами «река-море»
North-Western Shipping Lines	Роттердам / Антверпен	Раз в неделю	Контейнерный сервис
Kursiu Linija	Клайпеда / Роттердам / Бремерхафен / Гамбург / Феликстоу / Роттердам / Антверпен	5 раз в неделю	Фидерный сервис
Transrussia/ Finnlines	из Балтийска в / из Любека (Германия) / Санкт-Петербург (Россия)		Паромное сообщение

Интермодальные терминалы. Все погрузочно-разгрузочные операции в Калининградском морском торговом порту выполняются в терминалах и специально отведенных местах в зависимости от вида груза.

Грузовой Терминал № 1 находится на правой стороне гавани Вольная (причалы 1, 2, 3, 15, 16). Он специализируется на обработке скоропортящихся грузов, лесоматериалов и других грузов в мешках, коробках, пакетах, мягких контейнерах, а также грузов без упаковки.

На данном терминале расположены:

- ◇ 3 рефрижераторных склада;
- ◇ склады для хранения пиломатериалов и фанеры;
- ◇ 3 склады для упакованных грузов;
- ◇ открытая охраняемая площадка хранения на 40162 тыс. кв. м;
- ◇ площадь для обработки топлива (причал 16), оснащенный 3 танкерами для хранения топлива;
- ◇ комплекс по изготовлению кормовых добавок для животноводства.

Грузовой Терминал № 2 (Контейнерный терминал) расположен на территории между гаванями Вольная и Индустриальная (причалов 18, 19). Он специализируется на обработке универсальных и специальных 20 и 40-футовых контейнеров, а также черных и цветных металлов.

Основные технические характеристики контейнерного терминала: общая площадь терминала — 250 тысяч кв. м, 2 причала, длина причальной линии — 420 м, открытый (охраняемый) склад с бетонными панелями и асфальтовым покрытием — 111500 кв. м, область контейнерного склада — 9000 кв. м

В настоящее время терминал имеет возможность обрабатывать до 200 тыс. контейнеров в ДФЭ в год и является крупнейшим контейнерным терминалом в регионе. Терминал осуществляет полный спектр услуг, связанных с обработкой, хранением и транспортировкой контейнеров от отправителя к получателю, в том числе погрузку товаров в контейнеры и их разгрузку, транспортировку от терминала и обратно на любые расстояния с помощью собственных тракторов и трейлеров. Терминал также дает клиенту возможность пользоваться услугами контейнерного поезда «Меркурий» для доставки контейнеров по маршруту Калининград – Москва за 50 часов.

Терминал располагает парком современной высокоэффективной погрузочной техники:

- ◇ портальные краны (5 единиц) грузоподъемностью от 32 до 50 т, в том числе высокопроизводительный полноповоротный кран «Fenix» грузоподъемностью 50 т с шарнирно-сочлененной стреловой системой, обеспечивающей горизонтальное перемещение груза при изменении вылета стрелы. Кран оборудован телескопическим спредером;
- ◇ контейнерные погрузчики (8 единиц) производства группы компаний «KALMAR» и «Fantuzzi» грузоподъемностью от 41 до 45 тонн;
- ◇ современные грузозахватные приспособления.

Грузовой Терминал № 3 находится на левой стороне гавани Вольная (причалы 4,5,6) и правой стороне Индустриальной гавани (причалы 10, 11, 12, 13, 14). Он специализируется на обработке ферросплавов, кокса, чугуна, руды, и металлолома.

Терминал имеет два склада для хранения ферросплавов; 60050 кв. м открытых охраняемых складов для хранения навалых грузов (чугунных, кокса, металлолома, и т.д.); три здания, оборудованных элеваторами, общей мощностью одновременного хранения зернового груза — 46 тыс. т. Кроме того, на территории Калининградского морского торгового порта есть специальный терминал по обработке минеральных удобрений. Терминал работает с различными типами удобрений: азотные, калийные, комплексные.

На территории терминала расположены крытые складские площади вместимостью 16 тыс. м³, предназначенные для безопасного хранения двух типов удобрений, и железнодорожная платформа, содержащая одновременно до 100 специальных вагонов.

Терминал располагает оборудованием, которое позволяет смешивать удобрения, а также упаковывать его в мягкие контейнеры (500 и 1000 кг) с производительностью 60 тонн в час. Реальная скорость загрузки составляет более 10 тыс. тонн в сутки.

9.9. Обзор производительности портов

В ходе данного исследования было проанализировано текущее состояние дел в портах Янтарного побережья. Данный раздел описывает результаты анализа, в соответствии с показателями эффективности работы портов.

Итоговые показатели работы порта устанавливают его общие характеристики в соответствии с показателями, анализируемыми в данном исследовании. Все показатели рассчитаны с учётом различных весовых коэффициентов. Наиболее высокие коэффициенты наблюдаются у показателей тенденции рынка и его структуры, а также показателя эффективности цепи поставок и показателей производительности.

Учитывая разные условия, рассмотренные выше, порты имеют различные логистические цепочки и эксплуатационные характеристики. Индикатор генерируется из показателей, состоящих из совместимости, среднего времени на оформление, временной эффективности, эффективности затрат, инфраструктуры, оборудования и технологий, а также LPI. По шкале от 0 до 5, где 5 является самым высоким показателем эффективности, все рассмотренные порты имеют значения в пределах от 2,8 до 3,8.

Клайпедский порт имеет максимальное значение и занимает первое место с точки зрения показателей общей эффективности, за ним следует порт Рига и порт Таллинна, Гданьска и Гдыни. Польский порт Эльблонг имеет наименьшее значение — 12, а Российский порт Калининград расположен в этом рейтинге на 11-м месте.

7 из 12 портов имеют значение выше 4-х по оборудованию и технологиям. Это порты Клайпеды, Гданьска, Гдыни и Санкт-Петербурга, а также порты Рига, Таллинн и Калининград. В случае с российскими портами, это единственный очень хороший показатель эффективности среди всех остальных суб-показателей, поскольку другие субиндикаторы ниже уровня общей эффективности. Уровни эффективности в этих портах очень похожи. С четырьмя значениями выше 4 (среднего времени оформления, эффективности времени, эффективности затрат, инфраструктуры), порт Кёге выделяется среди других портов, но имеет по эффективности оборудования и технологий значение всего 2,3. Показатели субиндикаторов эффективности латвийских портов, похожи друг на друга. Только показатели по оборудованию и технологиям в Рижском свободном порту (6-е место) значительно выше, чем те же показатели в Вентспилсе (9-е место) и Лиепае (8-е место). Логистическая цепь и операционные показатели почти такие же для польских портов Гдыни и Гданьска, которые находятся на 4-ой и 5-ой позициях. Порт Эльблонг не может набрать выше 3-х по общей эффективности, из-за своих умеренных показателей по времени и экономической эффективности, инфраструктуре, оборудованию и технологиям. В то же время Таллиннский порт, не имея ни одного индикатора ниже 3-х, занимает 7-е место в общем рейтинге эффективности. Порт Зассниц, расположенный на третьем месте, является единственным портом, который имеет значения выше 4 по соединениям, инфраструктуре и LPI.

SWOT-анализ портов Янтарного побережья предоставляет достоинства и недостатки относящиеся к настоящему времени, а также перспективы развития и возможные

угрозы для портов Янтарного побережья показанные до 2020 года. Регион Янтарного побережья является транзитным пунктом, как для России, так и для Беларуси и Украины. Регион Янтарного побережья играет важную роль в мировой торговле. Для преодоления существующих недостатков, введения комплексных логистических систем и IT сообщения необходимо постепенное внедрение и применение перевозок с использованием интермодального груза между портами Янтарного побережья. Для достижения эффективных транспортных операций и развитой инфраструктуры необходимо совместное планирование по построению, усовершенствованию объектов инфраструктуры и разработке стратегии по развитию транспортного сектора. Полученные данные SWOT-анализа и оценка показателей эффективности порта являются основанием для выработки рекомендации по дальнейшему развитию портов Янтарного побережья.

Таким образом, как и предполагалось, страны Янтарного Побережья обладают большим скрытым потенциалом. На основании обзора будущего развития данного региона, очевидно, что ожидается общий прогресс. Особенно это заметно в восточной части Янтарного побережья, таких странах как Россия, Эстония, Латвия, Литва и Польша, которые намерены в будущем достичь гораздо более высокого темпа экономического развития, чем его западная часть (Норвегия, Швеция, Финляндия, Дания, Германия). Поэтому инвестировать в расширение транспортной сети в восточной части Янтарного побережья становится более привлекательным. Помимо географического положения, которое можно рассматривать в качестве канала, связывающего Северо-Восточную Европу с Азией, побережьем Северной Америки, Восточной и Северо-Западной Европы, следует отметить, что области Янтарного побережья имеют богатую железнодорожную, автомобильную и паромную сеть, а порты и логистические центры обладают хорошей доступностью. Большинство стран ACL имеют открытую и адаптируемую экономику, работая в экспортном секторе, который все еще оставляет место для дальнейших инвестиций. Сильные традиции железнодорожных и автомобильных перевозок являются общими почти во всех странах ACL, что предполагает обмен уникальным опытом и ноу-хау в рамках этой области. Тем не менее, регулярно в некоторых портах в зимний период появляется лед, а многие внутренние районы страны до сих пор не достаточно хорошо вовлечены в транспортную сеть. Несмотря на некоторые проблемы, касающиеся внутренней инфраструктуры и более короткие расстояния по морю, в большинстве стран внутренние наземные перевозки по-прежнему дешевле морских перевозок.

Прогнозируемый прирост мультимодальных грузовых и контейнерных потоков, связан со стабильной экономикой и ростом экспорта в ЕС в течение следующих 10 лет, что может открыть новые возможности для инвесторов, перевозчиков, транспортных и логистических предприятий. Прежде всего, чтобы избежать инфраструктурных узких мест, требуется вкладывать в улучшение и реконструкцию дорог, строительство логистических центров, а также новых железнодорожных сообщений через Россию в Восточную и Юго-Восточную Азию.

Следует учитывать, что фиксированные связи, например, между Таллинном и Хельсинки, а также непредсказуемые события (экономические кризисы) или реализация директивы серы SECA в 2015 году, могут корректировать эти прогнозы. Портовые инфраструктуры находятся в хорошем состоянии, в настоящее время работают качественно и имеют еще достаточно пространства для дальнейшего развития, особенно для проектов, связанных с контейнерными терминалами. Но для некоторых портов в связи с отсутствием потенциала для этого процесса, рост становится проблемой. Возможности заключа-

ются в появлении связей между операторами терминалов и логистическими центрами, расположенными в отдаленных районах стран, а также в увеличении контейнерных потоков. Современный рост потока контейнерных перевозок, исходящих из России и недостаточное финансирование инфраструктурных объектов, могут привести к возникновению новых узких мест в пределах транспортной цепи ACL.

В то время как почти в каждом порту (особенно для управления технологическими процессами) используются современные ICT, в России все еще отсутствует единый логистический сервис для мультимодального транспортного узла.

С одной стороны, развитие новых технологий в этом секторе может поддержать мультимодальные транспортные цепочки и принести новые технические решения для горизонтальной перевалки различных видов грузов, но с другой стороны, увеличение размеров судов также требует применения новых прогрессивных технологий. Такие угрозы, как недостаточный технический уровень для покрытия будущего спроса в мультимодальных грузопотоках необходимо предотвратить. Не синхронизированные системы управления, длинные таможенные процедуры, значительные задержки на границах, а также неэффективный таможенный режим в некоторых странах — это только начало списка проблем, касающихся временной эффективности. Примером эффективного пересечения границы является Шенгенский регион. Тем не менее, начало использования тех же ICT почти в каждом порту подразумевает необходимость более тесного сотрудничества в будущем. Возможности заключаются в новых ICT-решениях для мультимодальных грузовых перевозок, а также в успешном принятии программы «Морской транспорт без барьеров», инициированной ЕС. Если страны ACL устранят вышеназванные проблемы (время пересечения границ, таможенные проблемы и др.), то эффективность использования различных ICT систем может быть существенно повышена. Тем не менее, сам факт развития несовместимых национальных ICT систем и синхронизация различных систем, применяемых в странах ЕС с системами других стран, по-прежнему остается проблемой.

Очевидно, что существует необходимость расширения портов для удовлетворения потребностей, связанных с растущими мультимодальными грузопотоками в следующем десятилетии. Некоторые порты имеют планы своего развития, хотя вопрос финансирования модернизации на данный момент не ясен. Между тем, есть также порты, которые не планируют адаптироваться к растущим мультимодальным грузопотокам. Чтобы избежать узких мест в финансировании, операторы имеют возможность подать заявку на финансирование в ЕС для модернизации терминальной инфраструктуры. После того, как финансирование получено, процесс модернизации все еще зависит от воли заинтересованных сторон и правительств.

Недостатки также связаны и с местами расположения портов. Многие порты расположены близко к городской черте. Расширение портов в этих районах становится сложным, потому что правительство ограничивает или полностью запрещает эти процессы. Это может остановить желаемое развитие более совершенных связей с внутренними районами. Кроме этого, было показано, что существует явное преимущество в использовании проанализированных коридоров в пользу железнодорожного грузового транспорта и применения мультимодальных логистических концепций, предлагающих более эффективное и менее дорогое решение, связанное также и с менее интенсивными выбросами от транспорта и, следовательно, с возможностью транспортировать объемы грузов в более устойчивом режиме.

МАКРОЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ И МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ ГРУЗОВЫЕ ПОТОКИ В ЮГО-ВОСТОЧНОМ РЕГИОНЕ БАЛТИЙСКОГО МОРЯ/БЕЛАРУСЬ

10.1. Порты Янтарного побережья, зоны их влияния и конкурентная среда

В зону влияния портов Янтарного побережья включены не только порты и непосредственно прилегающие к нему районы в странах Балтии, Польши, Северной и Восточной Германии и Дании, но также и транзитные государства, такие как Россия, Беларусь и Северная часть Украины. В общей сложности, зона влияния охватывает площадь с населением около 150 миллионов человек в девяти странах.

В то время как север Польши и Балтийских государств почти полностью обслуживаются портами Янтарного побережья, они конкурируют с портами в других регионах:

- ◇ Северо-Восток Германии и Дания – обслуживаются дополнительно немецкими портами Северного моря;
- ◇ Южная Польша — северными портами, особенно германскими;
- ◇ Западная Украина — украинскими портами и портами Германии;
- ◇ другие регионы Украины — украинскими портами;
- ◇ Беларусь — украинскими портами;
- ◇ Северо-Запад России — российскими портами.

Конкурентные позиции портов Янтарного побережья по отношению к ее конкурентам зависят от стоимости транспортной цепи, которая, в свою очередь, зависит от стоимости перевозки морским транспортом, портовых расходов (погрузочно-разгрузочные работы и портовые сборы), и расходов, связанных с внутренними перевозками наземным транспортом. Для последних ключевыми факторами являются расстояние и наличие интермодальных соединений.

Для морской транспортировки основным фактором стоимости являются расходы по перевалке грузов. Перевалка осуществляется в Западно-Европейских портах и обходится особенно дорого из-за высокой стоимости погрузочно-разгрузочных работ и портовых сборов.

В основном связь портов Янтарного побережья при межконтинентальной торговле осуществляется через трансморские порты северных районов. Например, «Maersk» традиционно использует порт Гетеборга в качестве дополнительного порта концентратора, а также порт Орхуса для оказания услуг в регион Дальнего Востока. С 1997 по 1999 год компания «Evergreen» также использовала порт Гетеборга в качестве перевалочного хаба, но затем прекратила его использование.

После глобального экономического кризиса 2009 года, возник огромный избыток производственных мощностей на рынке транспортных услуг. В это время наблюдается общая тенденция, направленная на снижение расходов на перевалку. В начале 2010 года были налажены связи между портами Гданьска и Санкт-Петербурга. В то время как Санкт-Петербург оказывал специализированный рефрижераторный сервис между Южной Америкой и Россией с использованием судов ледового класса, «Maersk» использовал Гданьск для связей с Дальним Востоком посредством судов класса 8 тыс. ДФЭ, которые внесли фундаментальные изменения на Балтийском контейнерном рынке. Начиная с 2011 года, развиваются перевозки крупнейшими контейнерными судами «Emma Maersk» и его аналогами.

Начиная с 2011 года, компания «MSC» обеспечивает прямое соединение между Латинской Америкой и Санкт-Петербургом, но только в течение летнего сезона, поскольку она не использует судов ледового класса.

В то время как прямые связи России только улучшили существующие транспортные сети, прямые связи Гданьска изменили конкурентную среду в Польше на рынке контейнерных перевозки. В Южной Польше начали развиваться железнодорожные перевозки, увеличивая долю рынка польских портов за счет германских портов. Кроме того, Гданьск в настоящее время используется как перевалочный узел для России и Финляндии, который увеличивает объемы перевозки в Янтарном побережье без повышения спроса на прилегающих территориях.

Для Беларуси и Украины, украинские порты также являются своего рода конкурентами. Одесса и Ильичевск перешли на оказание услуг по расписанию с рядом лайнеров с 2004 года. В 2008 г. практически все крупные операторы предложили услуги от Дальнего Востока до Украины. В 2012 году компании «CMA-CGM» и «Maersk» работали совместно, компания «CSAV Norgasia» имеет свои службы, а консорциум из пяти операторов («CSCL», «K-Line», «Yang Ming», «PIL», и «Wan Hai») предлагают свои услуги.

Несмотря на меньшие размеры судов, по сравнению с направлением торговли Север – Дальний Восток, услуги на Черном Море предлагают очень конкурентоспособные цены вследствие относительно короткого расстояния. Когда добавляется перевалка в Северном направлении, цены в Украине на несколько сотен американских долларов ниже цен в портах Янтарного побережья. Поэтому украинский Северо-запад, в основном, обслуживают порты Украины Одесса и Ильичевск, несмотря на то, что на таком же расстоянии находятся польские порты Гданьск и Гдыня. Это также дает возможность украинским портам конкурировать на Белорусском рынке.

10.2. Анализ контейнерных перевозок в Янтарном побережье

Основные контейнерные порты Янтарного побережья вместе обрабатывают 3,4 млн. ДФЭ (Lo-Lo) контейнерного трафика в 2011 году. В основном это контейнерные перевозки, предназначенные для внутреннего потребления в портах Янтарного побережья, и частично транзитные перевозки, некоторые из которых перегружаются (морской транзит).

Анализ потенциала дальнейшего развития контейнерных перевозки с точки зрения, как объема, так и альтернативных маршрутов, необходимо начать с детального анализа статус-кво контейнерных грузопотоков. Далее будут проанализированы контейнерные

перевозки Янтарного побережья с точки зрения Янтарный Берег – порты, а также с точки зрения эффективного контейнерного спроса стран Янтарного побережья, в том числе Беларуси и Украины.

10.2.1. Контейнерные грузопотоки Янтарного побережья

С точки зрения портов Янтарного побережья 3,4 млн. ДФЭ контейнерных грузопотоков, которые имели место в 2011 году, можно разделить на внутренний и внешний Балтийский трафик. В этой связи представляется проблематичным, что региональная статистика портов Янтарного побережья показывает истинную картину эффективных торговых партнеров. Проблема отчетности встречается во многих портах, и состоит в том, что статистические данные будут зачастую отслеживать судно в последнем порту происхождения или назначения груза, в то время как контейнер, возможно, уже был на борту дольше или может оставаться на борту судна для отправки в другой порт. Эта проблема может быть решена только путем опросов экспертов, проведенных в портах и у фидерных операторов.

В целях выявления реальной торговой структуры, входящий и исходящий трафики были сформированы на основе трех типов источников:

- ◇ достоверных проверок для идентификации типа трафика;
- ◇ графиков судоходных линий между соответствующими портами;
- ◇ экспертных интервью операторов и портовых работников о транспортных потоках.

Еще одна проблема заключается в том, что часть трафика, обрабатываемого в портах Янтарного побережья на регулярных фидерных перевозках с Северного региона или других Балтийских портов, фактически стирает личность торговых партнеров.

Анализ морских перевозок должен начинаться с пересмотра самого сегмента рынка «Северный Круг». Северное направление портов Янтарного побережья немного недооценено в официальной статистике. Оно составило около 1,89 млн. ДФЭ в 2011 году. После включения некоторых ошибочно зарегистрированных внутренних Балтийских объемов), ISL оценивает общее Северное направление портов Янтарного побережья, чуть выше – 1,95 млн. ДФЭ. Несоответствие, представленное на рисунке 10.6, основано на регулярном опросе, проводимого ISL среди большого количества Европейских операторов, работающих на небольшие расстояния. По данным исследования за 2011 год, 1,79 млн. ДФЭ может быть идентифицировано в качестве контейнеров, перегружаемых в порты Северного направления, и только 0,16 млн. ДФЭ могут быть отнесены к внутриевропейской торговле. Эти фидерные перевозки также содержат контейнеры, перегружаемые во второй раз. Объем, который представляется маловероятным, сначала оценивается в 0,13 млн. ДФЭ (обработка в портах Янтарного побережья учтена дважды) и в основном имеет место в порту Клайпеда. Следовательно, из общего объема 1,95 млн. ДФЭ трафика с портов Северного направления, 1,88 млн. ДФЭ трафик для материковых портов.

Трафик сегмента Глубокое море — остальная Европа слегка недооценен в статистических данных Евростата. Рынок прямых связей экономик Янтарного побережья на транспортировку на большие расстояния недавно был увеличен, когда «Maersk» открыла один маршрут из Дальнего Востока в Европу в порт Гданьска. Ранее это были фидерные перевозки (или транзитные) через Северное направление в польские порты. Было много дискуссий об экономической целесообразности и жизнеспособности прямых связей против перевалки контейнеров. Исследования ISL показывают, что это возможно только (или

по крайней мере выгодно) при соблюдении двух условий: во-первых, океанский перевозчик должен иметь сильные позиции на рынке (как в случае с «Maersk»), во-вторых, контейнеровозы не должны быть в дефиците. В большинстве других случаев, например как сейчас, там, нет в достаточном количестве контейнерных грузов, оправдывающих эти прямые соединения в больших масштабах. Однако эта ситуация может измениться в связи с ожидаемым ростом рынка. В 2011 году сегмент рынка Глубокое море — остальная Европа составил приблизительно 0,64 млн. ДФЭ, из которых только 0,48 млн. ДФЭ предназначалась для глубоководных портов. В течение следующего десятилетия ISL ожидает открытие двух-трех крупных глубоководных морских линий с прямыми связями с Балтийским морем. Портами концентраторами, в этом случае, скорее всего, будут Гданьск и Клайпеда.

По данным Евростата внутренний Балтийский контейнерный трафик составлял 1,04 млн. ДФЭ в 2011 году. После просмотра статистики и интервью, проведенных среди экспертов из порта и судоходства, этот трафик отрегулирован до 0,84 млн. ДФЭ. Из них 0,34 млн. ДФЭ являются подачи контейнеров, в основном связанные с прямыми связями, а также частично из Северных портов, требующие оперативного перевозчика по причине второй перевалки грузов в Балтийском море. Другой сегмент трафика «Интра-Балтика» также относится к фидерным перевозкам по глубоководным линиям, связывающих Орхус или Гетеборг с Южной частью Балтийского моря (0,23 млн. ДФЭ в 2011 году).

Эффективной торговлей в сегменте «Интра Балтика» в контейнерах ISL, согласно ISL анализа, может быть только через немецкие порты Балтийского Моря (0,18 млн. ДФЭ) и Польшу (на 0,08 млн. ДФЭ). Объемы контейнерной торговли внутри Балтийского региона незначительны. Поэтому это должно привлечь внимание промышленных аутсайдеров. Ситуация становится более очевидной, если принять во внимание хорошо развитую сеть паромного сообщения, связывающего экономики Балтийского моря большим количеством ежедневных маршрутов. По сравнению с обычным грузовым транспортом, контейнерные перевозки часто имеют свои недостатки, как в цене, так и в качестве транспорта.

Таким образом, из проведенного анализа можно сделать вывод, что контейнерные порты Янтарного побережья выполняют жизненно важную функцию связывая экономики Янтарного побережья с мировой торговлей, в то время как внутрирегиональная торговля стран Балтии продукцией обрабатывающей промышленности и полуфабрикатов происходит в основном на судах типа Ro-Ro.

10.2.2. Профиль стран и крупных мегаполисов

Для определения спроса на контейнерные перевозки экономик стран Янтарного побережья, а также прилегающих стран, должны быть рассмотрены не только внутренние, но и транзитные объемы перевозки через порты Янтарного побережья, а также транзитные объемы в направлении Гамбург — Южные порты Европы.

После создания Европейского Союза, транзитная статистика по-прежнему доступна, однако стала в определенной степени ненадежной. Следовательно, необходимы интенсивные кабинетные исследования и экспертные интервью среди экспедиторов, операторов терминалов и морских линий для создания полной картины регионального распределения контейнерного транспорта. Особенно, когда дело доходит до дорожного движения, часто никаких других данных, кроме общего количества контейнеров, перевозимых из портов, не существует.

Эстония. Общий контейнер спрос, порождаемый экономикой Эстонии в 2011 году, составил 0,07 млн. ДФЭ. Этот спрос полностью удовлетворяется за счет собственного порта Таллинна, который выполняет дополнительно 0,12 млн. ДФЭ транзитных перевозок на Северо-запад России. Примерно две трети эстонского контейнерного спроса сформировано в Таллинне и столичной области (Таблица 10.1).

Таблица 10.1. Обзор по Эстонии

Показатель	Значение	
Импорт/экспорт через, тыс ДФЭ:		
Таллинн	198	
в том числе транзитный трафик (B)	124	
через другие порты Янтарного побережья (C2)	0	
Общий внутренний спрос: [= A + C – B]	74	
Наиболее активный регион		
Таллинн	44	
другие	30	
Структура портовой обработки*, %	внутренняя	внешняя
Всего обработано, в том числе:	55	45
пустые ДФЭ	3	46
полные ДФЭ	97	54

Источник: ISL

*только считать Таллинн

С учетом баржевых товаров «IHS Global data» возможно оценить всю структуру из стран Балтии: Латвии, Эстонии и Литвы. Согласно этой оценке, удобрения и пестициды, а также древесина составляют одну треть контейнерного спроса на экспорт из трех прибалтийских государств, в то время как сырье для удобрений и запасные части для автомобилей вместе составляют одну треть контейнерного спроса на импорт. Учитывая наличие большого количества минеральных удобрений в порту Таллинна, их доля сравнительно высока, в экспорте Таллинна.

На автомобильные перевозки приходилось в 2011 году 84% грузов, а оставшиеся объемы грузов перевозились по железной дороге (транзит на Северо-Запад России). В феврале 2012 года было открыто новое железнодорожное сообщение между Таллином и Киевом — «ЗУБР». На этом маршруте ожидается перевозка от 1500 до 2000 ДФЭ в год.

Латвия. Общий контейнерный спрос экономики Латвии составил 100 тыс. ДФЭ в 2011 году. В то время как в Рижском порту было обработано всего 0,3 млн. ДФЭ, около двух третей (0,2 млн. ДФЭ) составили транзитные перевозки, причем преимущественно с Северо-запада России (0,18 млн. ДФЭ) (Таблица 10.2).

Таблица 10.2. **Обзор по Латвии**

Показатель	Значение	
Импорт/экспорт через, тыс ДФЭ:		
внутренние порты (A)	303	
в том числе транзитный трафик (B)	203	
через другие порты Янтарного побережья (C2)	1	
Общий внутренний спрос: (= A + C – B)	101	
Наиболее активный регион		
Рига	61	
другие	40	
Структура портовой обработки*, %	внутренняя	внешняя
Всего обработано, в том числе:	55	46
пустые ДФЭ	3	39
полные ДФЭ	97	61

Источник: ISL

* только Рига

Что касается внутренних перевозок, то 60% генерируются в Рижской агломерации. Латвийский отечественный контейнерный спрос на 100% удовлетворяется автотранспортом. При транзитном сообщении с Россией один из пяти контейнеров, по оценкам экспортеров, перевозится по автодороге, оставшиеся четыре контейнера — перевозятся по железной дороге.

Литва. В 2011 году, литовский порт Клайпеда обработал 0,38 млн. ДФЭ. Эта деятельность состояла из трех почти равных долей:

- ◇ 0,12 млн. ДФЭ — перевалка контейнеров;
- ◇ 0,11 млн. ДФЭ — транзитные перевозки в/из России, Беларуси, плюс специальный трафик из Афганистана;
- ◇ 0,16 млн. ДФЭ — спрос на внутреннем рынке.

Внутренний спрос дополнился транзитом через иностранные порты, однако он не превышает 0,01 млн. ДФЭ в целом, что привело к общему внутреннему спросу 0,17 млн. ДФЭ для Литовской экономики. Этот спрос, главным образом, создается в Вильнюсском и Каунасском районах (Таблица 10.3).

Таблица 10.3. **Обзор по Литве**

Показатель	Значение
Импорт/экспорт через, тыс ДФЭ:	
внутренние порты (A)	382
в том числе транзитный трафик (B)	222
наземный (C1)	1
через другие порты Янтарного побережья (C2)	8
Общий внутренний спрос: (= A + C – B)	169

Наиболее активный регион		
Вильнюс	51	
Каунас	42	
другие	76	
Структура портовой обработки*, %	внутренняя	внешняя
Всего обработано, в том числе:	51	49
пустые ДФЗ	3	42
полные ДФЗ	97	58

Источник: ISL

* только Клайпеда

Внутренний рынок Клайпедского порта обслуживается автотранспортом.

Транзит с Россией обеспечивается на 90% по автодороге, в то время как транзит с Беларусью — преимущественно по железной дороге (80%). В целом, распределение внутренних перевозок обеспечивается на 78% автотранспортом и 22% — железнодорожным транспортом.

Польша. Общий спрос на контейнерные перевозки в 2011 году на польском рынке оценивался в 1,14 млн. ДФЗ. Наибольшая доля (0,90 млн. ДФЗ) этого объема ввозилась или покидала страну через отечественные порты, из которых порты Гданьск и Гдыня играют доминирующую роль. Доля Северного направления наземного трафика пострадала в последнее время из-за открытия прямых связей через порт Гданьска. Однако она по-прежнему оценивается в 0,22 млн. ДФЗ (Таблица 10.4).

Таблица 10.4. Обзор по Польше

Показатель	Значение	
Импорт/экспорт через, тыс ДФЗ:		
внутренние порты (А)	1357	
в том числе транзитный/перевалка трафик (В)	462	
Наземный, северное направление (С1)	220	
через другие порты Янтарного побережья (С2)	25	
Общий внутренний спрос: (= А + С – В)	1140	
Наиболее активный регион		
Силезия	306	
Варшавский регион	254	
другие	580	
Структура портовой обработки*, %	внутренняя	внешняя
Всего обработано, в том числе:	49	51
пустые ДФЗ	22	27
полные ДФЗ	78	73

Источник: ISL

* только в Гданьске, Гдыне и Щецине

В Польше регионы Верхней Силезии и Варшавы являются важнейшими потребителями и генераторами продукции, на долю которых приходится половина всего польского спроса. С точки зрения транзитных перевозок, лишь малая доля объема транзита приходится на промышленность.

ISL оценивает общий объем транзитных перевозок польских портов немногим менее 0,06 млн. ДФЭ в 2011 году. Грузы направлялись в основном в Калининградскую область, Северо-Западную Украину и Беларусь. Однако с введением прямых связей посредством морских перевозок транзитный контейнерный спрос (плюс перегрузка) вырос, достигнув примерно 0,4 млн. ДФЭ в 2011 году.

По данным «IHS Global data» наибольший польский экспортный контейнерный спрос формировался за счет мебели, светильников, химической отрасли и ее различных товаров. Вместе они составили примерно четверть всех польских контейнерных единиц на экспорт. Анализ структуры польского импорта показал топ рейтинг товаров: удобрения, фрукты и овощи, моторные транспортные средства или части автотранспортных средств, а также синтетические смолы и одежда.

Анализируя распределение перевозок по видам транспорта из портов Гданьск и Гдыня можно констатировать, что 76% контейнеров вывозится из двух крупнейших польских портов автомобильным транспортом, остальные объемы следуют по железной дороге. Эти порты имеют незначительный объем транзитных перевозок по сравнению с их восточными соседями. Этот спрос удовлетворяется за счет автомобильных перевозок. На внутренних перевозках в Польше доля железнодорожного транспорта составляет 45% на длинных дистанциях из Верхней Силезии чуть ниже на Варшавской площадке — 30%. На других польских рынках перевозок преобладает автомобильный транспорт, доля которого составляет 90%.

Порт Щецин обслуживает, в основном, польский контейнерный спрос (0,05 млн. ДФЭ) и в незначительной степени (более 0,01 млн. ДФЭ) — немецкий транзитный спрос.

Беларусь. Не имеющая выхода к морю экономика Беларуси, имела в 2011 году контейнерный спрос в 0,21 млн. ДФЭ. Примерно две трети этого спроса формировалось в широком Минском мегаполисе. 0,07 млн. ДФЭ внутреннего спроса удовлетворялось через порты Янтарного побережья, а остальные объемы — через украинские порты. Трафик между Клайпедой и Беларусью на 80% обслуживался железнодорожным транспортом (Таблица 10.5).

За исключением экспорта удобрений и пестицидов, никаких особых товарных групп экспорта или импорта промышленности не выделяется в качестве ключевого контейнерного спроса в белорусской экономике.

Таблица 10.5. Обзор по Беларуси

Показатель	Значение
Импорт/экспорт через, тыс ДФЭ:	
внутренние порты (A)	0
в том числе транзитный/перевалка трафик (B)	0
через порты Янтарного побережья (C1)	70
через Украинские порты (C2)	134
через северное направление (C3)	2
Общий внутренний спрос: [= A + C1 + C2 – B]	206

Наиболее активный регион		
Минск	82	
другие	123	
Структура портовой обработки, %	внутренняя	внешняя
Всего обработано, в том числе:	0	0
пустые ДФЭ	0	0
полные ДФЭ	0	0

Источник: ISL

Украина (Северо-Запад). Контейнерная потребность украинской экономики в основном удовлетворялась через свои отечественные порты. Всего 2011 году 0,02 млн. ДФЭ транспортировалось через порты Янтарного побережья как транзитные перевозки. С введением в 2012 году поезда «ЗУБР» порты Янтарного побережья получили дополнительный стимул и перевозки по видам транспорта распределились в пользу железнодорожного транспорта. В целом, в Украине отечественный рынок контейнерных перевозок превышал 0,67 млн. ДФЭ в 2011 году (по данным «IHS Global»). Зерно, а также Железо и Сталь являются ведущими экспортными товарами, в то время как синтетические смолы, составляли примерно одну пятую часть всего контейнерного импорта.

Германии (Северо-Восток). Общий Северо-Восточный контейнерный спрос Германии составил 1,21 млн. ДФЭ в 2011 году. Большая часть этого спроса (1,12 млн. ДФЭ) удовлетворялась через Северные порты, а 0,05 млн. ДФЭ были обработаны в немецких портах Янтарного побережья — Киль и Любек, и еще примерно 0,04 млн. ДФЭ — в других портах Янтарного побережья (Таблица 10.6).

Таблица 10.6. Обзор по Северо-Восточной Германии (порты Балтии)

Показатель	Значение	
Импорт/экспорт через, тыс ДФЭ:		
внутренние порты (A)	185	
в том числе транзитный/перевалка трафик **[B]	135	
наземный, северное направление (C1)	1121	
через другие порты Янтарного побережья (C2)	40	
Общий внутренний спрос: (= A + C – B)	1211	
Наиболее активный регион		
Регион Берлина	249	
другие	971	
Структура портовой обработки*, %	внутренняя	внешняя
Всего обработано, в том числе:	49	51
пустые ДФЭ	40	19
полные ДФЭ	60	81

Источник: ISL

* только Киль и Любек; ** в том числе в/из других частей Германии

Берлинская метрополия составила 0,24 млн. ДФЭ контейнерного спроса всей Северо-Восточной Германии. Для перевозки контейнеров из порта Киль используются только автомобильный транспорт, в то время как в порту Любек доля железнодорожного транспорта составляет 11%. С учетом трафика между всеми портами Янтарного побережья и Северо-Востоком Германии, на железнодорожные перевозки приходится 13%.

Дания. Общий контейнерный спрос Дании в 2011 году составлял 0,58 млн. ДФЭ. В то время как датские порты Янтарного побережья перевалили всего 0,68 млн. ДФЭ, большая часть (0,31 млн. ДФЭ) была обусловлена перегрузкой. Остальной спрос был удовлетворен с помощью других датских портов (0,09 млн. ДФЭ) и Северного морского направления (0,12 млн. ДФЭ) (Таблица 10.7).

Таблица 10.7. **Обзор по Дании**

Показатель	Значение	
Импорт/экспорт через, тыс ДФЭ:		
внутренние порты Янтарного побережья (A)	684	
в том числе транзитный трафик (B)	310	
другие внутренние порты (A2)	90	
через северное направление (C)	120	
Общий внутренний спрос: (= A + C – B)	584	
Наиболее активный регион		
Копенгаген	233	
Орхус	146	
другие	204	
Структура портовой обработки*, %	внутренняя	внешняя
Всего обработано, в том числе:	51	49
пустые ДФЭ	31	25
полные ДФЭ	69	75

Источник: ISL

* только Альборг, Орхус, Фредерисия, и Копенгаген

Чуть менее двух третей всего Датского контейнерного спроса сформировано в Копенгагенском мегаполисе и Орхусской области. По данным «IHS global» основные контейнерные товары, ввозимые в Данию — мебель, одежда, текстиль и сырье. Среди экспорта — химические вещества и различные пищевые продукты (преимущественно мясо). Что касается перевозки по видам транспорта в тылу датских портов, то преобладает автотранспорт для большинства портов, а железнодорожные перевозки имеет лишь небольшое отношение к порту Орхус.

10.3. Прогноз контейнерных грузопотоков до 2030 года

За несколько лет до интенсивного глобального экономического спада 2009 года, наиболее быстро растущими были морские контейнерные перевозки через порты Европы и, сле-

довательно, быстрыми темпами развивался водный транспорт. Поэтому большое внимание должно быть уделено планам развития портов, чтобы справиться с ростом трафика и обеспечения доступности инфраструктуры. В то время как рецессия 2009 года существенно снизила объемы обработки грузов в портах Янтарного побережья, обработка статистики последующих лет показала, что рынки контейнерных перевозок вернулись на путь роста. Более динамичные Порты Янтарного побережья достигли нового рекордного уровня уже в 2011 году.

Одним из основных драйверов роста контейнерных перевозок в портах Янтарного побережья стало решение компании «Maersk» предложить прямые связи порта в Гданьске и использовать этот порт в качестве концентратора для других направлений в Балтийском море. Из 600 тыс. ДФЭ портов Янтарного побережья, начиная с 2008 года, 500 тыс. ДФЭ были обработаны в Гданьске.

Контейнерные порты этих стран выполняли роль шлюзов для Европы с ее развивающейся экономикой. Фактический потенциал роста зависит от ожидаемого роста торговли, с одной стороны, и, как показал пример Гданьска, изменения логистической цепи доставки с другой стороны.

Согласно долгосрочным прогнозам экономического роста «IHS Global», экономика Южной и Юго-Восточной части Янтарного побережья будет опережать экономическое развитие центральных и западноевропейских стран в обозримом будущем (до 2030 года) (Таблица 10.8).

Таблица 10.8. Средние реальные темпы роста ВВП экономик Янтарного побережья за 2000–2011 гг. и 2011–2030 гг.

Страна	2000 – 2013	2014–2030
Дания	0,6	1,5
Германия	1,1	1,4
Польша	3,9	3,6
Литва	4,5	4,0
Латвия	3,8	3,4
Эстония	4,1	3,4
Украина	4,4	4,5
Беларусь	7,0	2,7
Россия	4,8	3,2

Источник: ISL на основе IHS Global (август 2012 г.)

Как правило, «IHS Global» ожидает, что в долгосрочной перспективе реальные темпы роста ВВП составят от 2,7 до 4,5% для развивающихся экономик Янтарного побережья, и, соответственно, для экономик Украины, Беларуси и России (таблица 10.8). Ожидаемый рост в период с 2014 по 2030 годы, таким образом, включает в себя расчет на постепенное замедление темпов экспансии по сравнению с периодом 2000–2013 гг., который включал слабый экономический период 2008/2009 годов. Поскольку спрос на контейнерный трейд является производным от спроса на экономическую активность, выше среднего роста ожидается развитие экономик Восточной части Янтарного побережья, что подразумевает выше среднего рост контейнерного спроса.

10.3.1. Прогноз общего объема спроса на контейнерные перевозки по странам

В 2011 году Порты Янтарного побережья перевалили общий объем 3,4 млн. ДФЭ, причем 2,5 млн. ДФЭ этого трафика происходили или назначались непосредственно в прибрежную полосу или транзитом отправлялись во внутренние районы таких стран, как Россия, Беларусь или Украина. Дополнительный объем 0,78 млн. ДФЭ составила перевалка в портах Янтарного побережья (в основном Орхус и Гданьск) для выгрузки в других портах Балтийского моря и транспортировки во внутренние районы стран.

Для определения эффективного спроса на контейнерные перевозки портов Янтарного побережья был номинирован Институт экономики морских перевозок и логистики (ISL). Прогноз перевалки контейнерного спроса в портах Янтарного побережья составлялся путем взвешивания существующего контейнерного торгового потока с внешнеторговым потенциалом для развития внутренних районов стран. Принимались во внимание также долгосрочные факторы роста контейнерной торговли в стране, которые были извлечены из баз данных «IHS Global» и прикладные наблюдения торговых потоков через порты Янтарного побережья. Результаты этих расчетов сформировали нейтральный потенциал 2030 года, который изображен в Таблице 10.9.

Таблица 10.9. Прогноз общего объема спроса на контейнерные перевозки по странам, долгосрочные факторы роста и прогноз выбросов CO₂ наземным транспортом

Внутреннее распределение	Через порты Янтарного побережья			Выбросы CO ₂ наземным транспортом, 2030 год, Статус-кво	
	2011, объем, тыс. ДФЭ	Фактор роста 2011-2030	2030 потенциал, тыс. ДФЭ	тыс.т	т/тыс ДФЭ
Дания*	374,0	2,03	759,7	30,9	40,6
Северная Германия*	90,0	2,24	201,6	31,8	157,5
Польша – Силезский район*	240,0	2,77	664,5	152,3	229,2
Польша – Варшавский район*	210,0	2,77	581,4	100,6	173,0
Польша – все другие*	470,0	2,77	1301,3	205,8	158,2
Калининград	110,0	2,99	328,5	13,3	40,4
Северно-западная Россия*	560,0	2,99	1672,5	592,4	354,2
Беларусь*	70,0	2,41	168,9	29,2	173,1
Северно-западная Украина	20,0	2,79	55,9	22,1	395,4
Латвия	101,0	2,33	235,5	10,1	42,9
Литва	0	2,33	391,7	32,7	83,6
Эстония	74,0	2,33	172,5	13,7	80,3
Другой транзитный рынок*	179,0	2,24	400,9	32,8	81,8
Всего*	2666,0	2,60	6934,9	1267,8	182,8
Перевалка**	774,6	2,60	2014,0		
Всего обработано прортов	3440,6		8948,9		

Источник: Institute of Shipping Economics and Logistics, пост коэффициентов, получен из «IHS Global»

* Только в объемах, соответствующих потребности страны, которые обрабатывались в Янтарном побережье

** Спрос на перевалку в янтарном Побережье, скорее всего, будет осуществляться в польских и датских портах, а также в Клайпеде.

Фактор роста, который был применен к рынкам перевалки, является производным от взвешенного спроса на торговые потоки, через порты Янтарного побережья. Быстро растущий российский контейнерный спрос, фактор роста которого составляет около 3 в период с 2014 по 2030 г. играет ключевое значение. Это приводит к дополнительным объемам перевалки в 1,2 млн. ДФЭ, полученным исключительно из повышающегося спроса. В общем, оборот через порты Янтарного побережья увеличится с 3,4 млн. ДФЭ в 2011 году до 8,9 млн. ДФЭ в 2030 году.

В 2011 году объем выбросов CO₂ при транспортировке контейнеров во внутренние районы Янтарного побережья, согласно оценкам, составил 0,4 млн. тонн. При предлагаемом перераспределении перевозок по видам транспорта (наземный и водный) примерно 182,8 тонн CO₂ выбрасывается в атмосферу на каждые 1000 ДФЭ наземным транспортом. Прогноз, основанный на росте транспортных потоков в соответствии с установленным потенциалом отдельных стран, показывает, что выбросы CO₂ увеличатся до 1,27 млн. тонн.

10.4. Инновации и перераспределение перевозок между видами транспорта

Прогноз контейнерного спроса стран Янтарного побережья в объеме 8,9 млн. ДФЭ к 2030 году, был основан на предположении, что все торговые потоки через страны Янтарного побережья будут расти в соответствии с потенциалом прогноза «IHS Global». В настоящем исследовании были рассмотрены два варианта, которые учитывали возможные будущие изменения потока контейнеров через Порты Янтарного побережья: «Shift» сценарий, который базируется, в основном, на ожидаемых рыночных изменениях, а также «Инновационный» сценарий, который предполагает политические и частные действия, а также инвестиции.

10.4.1. «Shift» сценарий

«Shift» сценарий, был оценен на основе наиболее вероятных событий, которые будут происходить без политического вмешательства и в результате, в основном, зависит от развития событий на рынке. Сценарий был основан на следующих предположениях:

- ◇ внедрение новых SECA (Контроль выбросов серы в атмосферу) правил, начиная с 2015 года, вызывает некоторые потери доли рынка наземного трафика портов Янтарного побережья в пользу водного транспорта Северных портов. Хотя это, прежде всего, касается трафика с Польшей и Данией. Результаты основаны на исследовании, проведенном ISL в 2010 году, по анализу влияния новых SECA правил на перевозки. Были выявлены только скромные сдвиги, которые показали, что фидерные перевозки из портов Северного направления в большинство портов Янтарного побережья и прямые связи глубоководных судов, как ожидается, практически не зависят от этих правил;
- ◇ перераспределение перевозок по видам транспорта (эффект гравитации): прогноз роста спроса на контейнеры большого объема, как правило, ведет к увеличению доли железнодорожных перевозок в долгосрочной перспективе. В то же время, может быть увеличена частота существующего трафика, что, в свою очередь, повысит качество железнодорожных перевозок и, как ожидается, сгенерирует дополнитель-

ный спрос. Дополнительный эффект сценария заключается в том, что ожидаемый рост цен на энергоресурсы снизит эффективность работы автотранспорта из-за большого расхода топлива двадцатифутовыми тягачами, что снижает их конкурентоспособность в долгосрочной перспективе;

- ◇ прямые связи глубоководных судов, как ожидается, будут расти в соответствии с динамикой рынка. Предполагается, что с ростом региональных рынков Янтарного побережья прямые связи глубоководных судов могут стать экономически выгодными не только для таких польских тяжеловесов как Гданьск и Гдыня, но и для других, в настоящее время небольших портов. В то же время следует учитывать физические ограничения в портах и усложняющуюся ледовую ситуацию на побережье Балтийского моря. Оба этих фактора могут уравновесить друг друга в среднесрочной перспективе, что в свою очередь, приведет к тому, что объемы трафика через порты Янтарного побережья останутся неизменными.

«Shift» сценарий с точки зрения перевалки контейнеров приведен в Таблице 10.10.

По сравнению с прогнозом, который ожидает спрос на обработку в 8,9 млн. ДФЭ, «Shift» сценарий показывает незначительное сокращение объемов перевалки до 8,6 млн. ДФЭ к 2030 году. Снижается спрос в основном на датский и польский автомобильный трафик в портах Янтарного побережья, поскольку ожидается увеличение доли рынка наземных маршрутов в отдаленных районах портов Северного направления в сравнении с существующими фидерными контейнерными перевозками из портов Северного направления, а также рост трафика внутри Европейской торговли на этих маршрутах.

Эффект в основном обусловлен внедрением новых SECA-правил, которые вступят в действие в 2015 году и снизят конкурентные преимущества каботажного транспорта на короткие расстояния. Предыдущие расчеты ISL показывают, что такая тенденция усилит угрозу для внутриевропейских контейнерных перевозок, которые в основном ограничены короткими путями между немецкими портами Северного моря и датскими и польскими портами. Чем длиннее расстояния, тем более эффективно использование контейнерных судов с точки зрения расхода топлива. Что касается трафика между Северными портами и Эстонией, Литвой, Латвией и Россией, то водный транспорт может оказаться экономически нежизнеспособным в обозримом будущем.

Таблица 10.10. Прогноз общего объема контейнерных перевозок по странам, их потенциал и прогноз выбросов CO₂ наземным транспортом при «shift» сценарии

Внутреннее распределение	Через порты Янтарного побережья			Выбросы CO ₂ наземным транспортом, 2030 год, Статус-кво	
	2011, объем, тыс. ДФЭ	Фактор роста 2011-2030	2030 потенциал, тыс. ДФЭ	тыс.т	т/тыс ДФЭ
Дания*	374,0	759,7	618,3	26,2	42,4
Северная Германия*	90,0	201,6	201,6	31,7	157,5
Польша – Силлезский район*	240,0	664,5	598,0	133,7	223,6
Польша – Варшавский район*	210,0	581,4	552,4	94,0	170,2
Польша – все другие*	470,0	1301,3	1160,1	205,8183,0	157,7

Калининград	110,0	328,5	328,5	13,3	40,4
Северно-западная Россия*	560,0	1672,5	1672,5	564,5	337,5
Беларусь*	70,0	168,9	168,9	27,7	163,9
Северно-западная Украина	20,0	55,9	55,9	22,1	395,4
Латвия	101,0	235,5	235,5	10,1	42,9
Литва	0	391,7	391,7	32,7	83,6
Эстония	74,0	172,5	172,5	13,8	80,3
Другой транзитный рынок*	179,0	400,9	400,9	32,8	81,8
Всего*	2666,0	6934,9	6556,8	1185,7	180,8
Перевалка**	774,6	2014,0	2014,0		
Всего обработано прортов	3440,6	8948,9	8570,8		

Источник: Institute of Shipping Economics and Logistics, пост коэффициентов, получен из «IHS Global»

* Только в объемах, соответствующих потребностям страны, которые обрабатываются в янтарном Побережье

** Спрос на перевалку в янтарном Побережье, скорее всего, будет осуществляться в польских и датских портах, а также в Клайпеде.

Другие изменения в этом сценарии становятся очевидными при оценке выбросов в окружающую среду внутреннего транспорта портов Янтарного побережья: в целом выбросы внутреннего транспорта снижаются в результате снижения объемов перевалки в северных портах. Также наблюдается снижение выбросов в окружающую среду там, где железнодорожный транспорт имеет большую долю рынка, чем автомобильный. По сравнению с прогнозом «статус-кво» уровень эмиссии CO₂ на каждые 1000 ДФЭ, перевезенных из портов Янтарного побережья снизится со 182,8 т до 180,8 т. Суммарные выбросы CO₂ также будут меньше: они составят 1,19 млн. т по сравнению с прогнозом «статус-кво» в 1,27 млн. т.

10.4.2. «Инновационный» сценарий

В «Инновационном» сценарии, который был оценен исходя из возможных событий, требующих политических действий и/или государственных и/или частных инвестиций. Сценарий был основан на следующих предположениях:

- ◇ увеличение доли прямых связей портов Янтарного побережья. Предоставляя привлекательные услуги и развитую инфраструктуру, а также недорогие тарифы на обработку, порты Янтарного побережья получают дополнительные прямые заказы на услуги глубоководных судов. В результате предполагается, что значительно снизится стоимость перевозки, что, по крайней мере, заинтересует грузоотправителей и приведет к увеличению доли рынка, в результате конкуренции с другими портами;
- ◇ будет введено международное соглашение по снижению железнодорожных тарифов на транзит (или международные железнодорожные проекты, которые обеспечат преимущества для всех заинтересованных сторон в части снижения или отмены преград для железнодорожного транзита).

В такой благоприятной среде спрос на контейнерные перевозки в портах Янтарного побережья может вырасти до 9,9 млн. ДФЭ к 2030 году против 8,9 млн. ДФЭ по прогнозу «статус-кво» [Таблица 10.11].

Таблица 10.11. Прогноз общего объема контейнерных перевозок по странам, их потенциал и прогноз выбросов CO₂ наземным транспортом при «Инновационном» сценарии

Внутреннее распределение	Через порты Янтарного побережья			Выбросы CO ₂ наземным транспортом, 2030 год, Статус-кво	
	2011, объем, тыс. ДФЭ	Фактор роста 2011-2030	2030 потенциал, тыс. ДФЭ	тыс.т	т/тыс ДФЭ
Дания*	374,0	759,7	618,3	26,2	42,4
Северная Германия*	90,0	201,6	201,6	31,7	157,5
Польша – Силезский район*	240,0	664,5	747,6	167,2	223,6
Польша – Варшавский район*	210,0	581,4	607,6	103,4	170,2
Польша – все другие*	470,0	1301,3	1313,3	208,0	158,3
Калининград	110,0	328,5	328,5	13,3	40,4
Северно-западная Россия*	560,0	1672,5	1756,2	568,1	323,5
Беларусь*	70,0	168,9	185,8	29,2	157,1
Северно-западная Украина	20,0	55,9	55,9	22,1	395,4
Латвия	101,0	235,5	235,5	10,1	42,9
Литва	0	391,7	391,7	32,7	83,6
Эстония	74,0	172,5	172,5	13,8	80,3
Другой транзитный рынок*	179,0	400,9	400,9	32,0	79,9
Всего*	2666,0	6934,9	7015,3	1257,8	179,3
Перевалка**	774,6	2014,0	2841,6		
Всего обработано прортов	3440,6	8948,9	9856,9		

* Только в объемах, соответствующих потребностям стран, которые обрабатываются в портах Янтарного побережья

** Спрос на перевалку в янтарном Побережье, скорее всего, будет осуществляться в польских и датских портах, а также в Клайпеде.

Ожидалось, что объем датских грузов водным транспортом из северного направления снизится, а потеря компенсируется дополнительной обработкой контейнеров в портах Янтарного побережья с грузами из Польши, а также контейнеров с транзитными грузами как России, так и в некоторой степени Беларуси и Украины. Контейнерный спрос экономик Литвы, Латвии и Эстонии почти полностью удовлетворяется через отечественные порты. Однако, как видно из таблицы, спрос на обработку контейнеров в портах Янтарного побережья на 41% выше и составляет 2,8 млн. ДФЭ в «Инновационном» сценарии по сравнению со сценарием «статус-кво». Перевалка, скорее всего, сосредоточится в польских портах и Клайпеде. Это обусловлено, главным образом, увеличением прямых связей, которые как показано на примере Гданьска, могут использоваться не только для обслуживания важных континентальных рынков, но также соседних рынков через фидерные перевозки.

Выбросы CO₂ на внутренних контейнерных перевозках в портах Янтарного побережья достигнут 1,26 млн. тонн в «Инновационном» сценарии или почти в таком же объеме,

как и в прогнозе «статус-кво» (1,27 млн. тонн), несмотря на рост объемов перевозок. Как правило, дополнительный контейнерный водный транспорт, криррый имеет место в «Инновационном» сценарии, влечет за собой высокий уровень эмиссии CO_2 .

Однако при активных политических мерах в пользу железнодорожного транспорта возможно смягчить эффект от дополнительного контейнерного спроса. Переход от автомобильного на железнодорожный транспорт касается, в первую очередь, транзитного трафика России, Беларуси и Украины через порты Янтарного побережья.

Таким образом, статистические данные отчетов Евростата о европейских торговых партнерах, показывают, незначительные объемы внутри Европейской контейнерной торговли через порты Янтарного побережья. Контейнерные порты Янтарного побережья являются важным связующим звеном для глобальной торговли экономик Янтарного побережья.

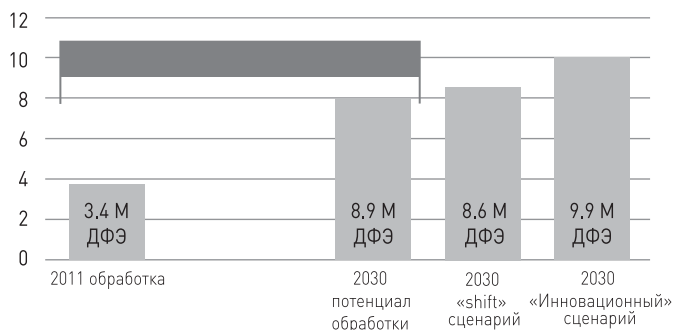
Исследования показывают, что перевалка контейнерного спроса стран Янтарного побережья в 3,4 млн. ДФЭ в 2011 году, скорее всего, значительно увеличится к 2030 году. В зависимости от сценария развития событий ожидается, что объемы обработки контейнеров будут в диапазоне от 8,6 до 9,9 млн. ДФЭ, главным образом, за счет быстрого экономического роста экономик в глубине портов Янтарного побережья.

Ожидается, что значительный рост спроса в глубине портов Янтарного побережья приведет к увеличению объема трафика прямых связей глубоководных судов с портами Янтарного побережья и, в то же время, спрос на перевалку в Северном спектре, как ожидается, будет уверенно расти в ближайшие годы.

Выбросы в окружающую среду CO_2 транспортом в глубине портов Янтарного побережья в основном соответствуют потребности в трафике. При активных политических мерах по перераспределению объемов контейнерных перевозок с автомобильного на железнодорожный транспорт можно незначительно снизить рост уровня выбросов CO_2 . В «Инновационном» сценарии предполагается снижение выбросов CO_2 в глубине портов Янтарного побережья в результате перераспределения грузопотока с автомобильного на железнодорожный транспорт (Рисунок 10.1).

Рисунок 10.1

Обработка контейнеров в портах Янтарного побережья
в 2011 году и сценарий прогноза до 2030 года



АНАЛИЗ ПРИМЕРОВ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ

В последние годы в портах ЕС был проведен ряд мультимодальных проектов, которые содействуют непрерывным мультимодальным перевозкам грузов. Можно привести ряд примеров, опыт которых может быть использован в деятельности других портов. Лучшие решения в области мультимодальных перевозок направлены на распространение и пропаганду наиболее перспективных инновационных концепций в целях стимулирования их использования и дальнейшего совершенствования.

Основная цель данного исследования — внедрение примеров передовой практики, связанных с эффективной организацией мультимодальных перевозок грузов через порт к удаленным районам страны, которые можно использовать в качестве парадигмы для портов Янтарного побережья. Мультимодальные грузоперевозки через порт к внутренним районам организуются не только управлением порта, но и всем сообществом порта. Портовое сообщество формируется из компаний, которые, как правило, работают на территории портов. Это судоходные и экспедиторские компании, таможня и другие компании, чья деятельность связана с портом.

В этой части исследования описываются примеры передового опыта, раскрывающие лучшие решения, концепции и подходы в целях содействия мультимодальным грузовым перевозкам через порты в направлении внутренних районов. Большинство примеров относятся к таким проектам как: развитие новой инфраструктуры, эффективный институциональный подход, инновационные IT-решения, организационные и административные решения.

11.1. Челночный поезд «Викинг»

Поезд Викинг был выбран в качестве примера Европейской ассоциацией мультимодальных перевозок, которая признала его одним из лучших для мультимодальных грузовых перевозок и логистики, а Европейская комиссия по транспорту признала поезд «Викинг» лучшим европейским проектом 2009 года.

Совместный железнодорожный проект «Викинг» был инициирован Литвой, Беларусью и Украиной, портовыми компаниями Клайпеды, Одессы и Ильичевска. Регулярная работа комбинированных перевозок поезда «Викинг» началась в 2003 году. Поезд соединяет Клайпедский порт на Балтийском море с портом Ильичевск на Черном море, а также три столицы — Вильнюс, Минск и Киев (Рисунок 11.1).

Челночный поезд «Викинг», обеспечивающий морское-железнодорожное мультимодальное соединение, был разработан как Ro-Ro и Lo-Lo транспортное решение. Поездом перевозятся 20, 40 и 45-футовые универсальные и специальные контейнеры, прицепы, грузовые автомобили и полуприцепы. На Балтийском море они отправляются в Клайпедский порт морским транспортом из Скандинавии и Западной Европы, а также паромом через Мукран-Клайпеда, а затем на поезде «Викинг» следуют в Беларусь, Украину, Ближний Восток, Кавказ (через Ильичевск и морские порты Одессы). Вагоны с контейнерами,

направляющиеся в Грузию и Армению, могут следовать через две различные паромные линии: Ильичевск (Украина) — Поти или Батуми (Грузия). Те контейнеры, которые следуют в Турцию, могут транспортироваться через Ильичевск (Украина) — Дериндже (Турция) на пароме.

С начала эксплуатации поезда «Викинг» с 2003 до 2007 гг. объем грузовых перевозок резко рос с каждым годом. В 2007 году этим поездом транспортировалось 40 тыс. ДФЭ, что почти на 70% больше, чем в 2006 году. В 2008 году товарооборот пострадал от мирового кризиса и транспортные тарифы стали меньше на 17%. В 2009 году администрации железных дорог Литвы, Беларуси и Украины решили снизить тарифы этого поезда на 15% и довести их до уровня прошлого года. Это позволило проекту «Викинг» сохранить свою конкурентоспособность в период кризиса. В результате этого решения был отмечен восходящий объем грузоперевозок, который почти достиг уровня 2007 года.

2010 год подтвердил положительную тенденцию. В 2011 году также наблюдалось увеличение оборота, но в 2012 году показатели уменьшились.

Стимул для инвестиций. Соседние страны, которые обычно имеют давние традиции трансграничных обменов, предпочитают развивать свои локальные сети, инвестируя в строительство многонациональных коридоров. Одной из важных целей является привлечение товаров для перевозок железнодорожным транспортом в направлении Европа-Кавказ-Азия и грузового транспорта из Турции, Ближнего Востока в Северную Европу и обратно.

Глобализация мировой экономики вызвала огромные проблемы у компаний, оказывающих транснациональные транспортные услуги. Свежий взгляд на создание новых транспортных маршрутов в регионе Балтийского моря и соседних странах может стать одним из важных факторов и инструментов для создания наиболее эффективных транспортных соединений, которые могли бы способствовать развитию международной торговли.

Типы инвестиций. Челночный поезд «Викинг» потребовал несколько различных типов инвестиций. Прежде всего, организационных, которые изменили способ транспортировки мультимодальных грузов во всех странах и портах, включенных в этот процесс. Челночный поезд «Викинг» потребовал также инвестиций в технологии и оборудование, поскольку пришлось внедрять новое оборудование в портах. Были также сделаны инвестиции в железнодорожную инфраструктуру. Кроме того, это были и инвестиции в виде создания двух инновационных IT-систем для обеспечения высокого качества обслуживания на протяжении всего маршрута челночного поезда «Викинг».

Источники финансирования. Для запуска этого проекта было использовано государственно-частное партнерство. Кроме того, проект поддерживался государственными органами Литвы, Украины и Беларуси. Правительства этих стран подписали соглашение о проекте развития «Викинг», что помогло решать проблемы, зависящие от государственных учреждений.

Организационные и административные решения. IT-Системы. В целях обеспечения высокого качества обслуживания по всему маршруту челночного поезда «Викинг» были созданы две инновационных IT-системы — KIPIS и KROVINYS.

KIPIS-система была разработана и установлена в Клайпедском морском порту. Она была разработана в тесном сотрудничестве с компаниями и ассоциациями, работающи-

ми в порту и государственными органами, ответственными за проверку грузов и судов. Система доступна широкому кругу пользователей: экспедиторским, транспортным и стивидорным компаниям, Литовским железным дорогам, Таможенному департаменту Литвы, Клайпедскому Центру Общественного здоровья и т.д.

Основные функции KIPIS:

- ◇ предоставление информации, необходимой таможенным и другими государственными органам через Интернет;
- ◇ обмен данными между пользователями системы для проведения процедур, таких как временное хранение товаров, импорт, экспорт и транзит, и иных таможенных формальностей;
- ◇ электронный обмен данными со стивидорными компаниями с целью размещения и выполнения заказов на погрузочно-разгрузочные работы.

Из Клайпедского морского порта 80% от общего объема грузов прибывает и убывает по железной дороге. Это предполагает хорошую коммуникацию и систему обмена данными между железной дорогой (Литовские железные дороги) и компаниями, работающими в морском порту. Поэтому был разработан специальный интерфейс для автоматического обмена данными между системами KROVINYS и KIPIS. Система приносит пользу всем участникам логистической цепи, упрощая и ускоряя движение грузов через порт путем обмена электронными данными.

KIPIS позволяет контролирующим органам получать предварительную информацию, документы, а также статистическую информацию о грузах в порту в режиме реального времени. Она помогает контролировать операции портов более простым и легким способом, что ведет к упрощению оказания услуг. Система снижает административную нагрузку и устраняет около 30 различных бумажных документов, идущих между корабельным агентством, экспедиторами, стивидорными компаниями и государственными органами управления, контролирующими перевозки грузов. Эти документы включают в себя разнобразные разрешения на импорт/экспорт, обработку и перегрузку товаров, отчеты по погрузочно-разгрузочным работам, сертификаты качества и т.д. Результатом ликвидации многих бумажных документов является то, что пользователи системы имеют возможность обмениваться информацией, не теряя времени, как это было при старом методе. Кроме того, стоит отметить, что экономятся человеческие и технические ресурсы.

Литовские железные дороги создали новую IT-систему KROVINYS для упрощения процесса транспортировки грузов. На данный момент система транспортировки грузов способна выполнять и записывать все необходимые документы. Система KROVINYS имеет также интерфейс для обмена данными с существующей системой OPKIS (Оперативная Компьютеризированная информационная система для перевозок) и с новой KIPIS-системой.

Участниками проекта «Викинг» разработан график движения поездов, в соответствии с которым время перевозки из Клайпеды в Ильичевск (расстояние 1734 км) занимает 56,5 часа. Например, поезд пересекает территорию Литвы (расстояние 434 км) за 13,7 часа. Фиксированный график движения поезда позволяет обеспечить доставку грузов для клиентов вовремя.

Для эффективного обслуживания поезда, его погрузки/разгрузки порты Клайпеда и Ильичевск создали специальную технологию. Специальная металлическая рампа была

построена для погрузки и разгрузки прицепов. На станции Панеряй (Вильнюс) используется та же технология. Чтобы гарантировать быструю обработку контейнеров в порту, также были разработаны новые технологии. На мультимодальных терминалах в портах новые железнодорожные платформы работают с пневмоколесными автокранами, которые способны поднимать 50 тонн груза, а также автопогрузчики контейнеров, поднимающие до 37 тонн.

Инновации. На пограничной станции Кена (связующее звено между Беларусью и Литвой), благодаря успешному сотрудничеству с таможенными и пограничными органами и внедрению информационных систем, процедура пересечения границы была упрощена. Теперь челночному поезду «Викинг» требуется всего 30 минут для прохождения процедуры пересечения границы на этой станции.

Следует отметить, что были усовершенствованы не только системы коммуникаций между сторонами, но также проведена модернизация пограничной станции Кена, что внесло существенный вклад в успех этого проекта.

Пограничная станция Кена была модернизирована в три этапа. Первый был завершен в 2004 году (инвестировано 17 млн. евро), второй — в 2005 году (инвестировано 20 млн. евро). В конце 2008 года был завершен третий этап реконструкции станции (инвестировано 20 млн. евро). В течение суток 68 поездов проходят через станцию Кена. К 2020 г. их число увеличится до 76 поездов в сутки, а к 2030 году — 80 поездов в сутки.

Для ускорения таможенного оформления поездов была построена широкая сеть железнодорожных путей и специальная измерительная техника. Кроме 2 основных путей для входа и выхода построены 11 путей через пограничную станцию. Установлен динамический измеритель веса груза без остановки поезда. По обе стороны от железнодорожной линии установлены новые рентгеновские ворота, которые экранируют груз для того, чтобы быть уверенным, что содержание соответствует декларации. За счет специальных чувствительных элементов, закрепленных на поезде, измеряется также скорость поезда.

Проблемы. В начале функционирования поезда «Викинг» было много проблем технического характера: отсутствие платформ для автомобилей. Так как проект был международным, многие вопросы были связаны с разными стандартами и IT системами, создавала проблемы и документация. Кроме того, в процессе реализации проекта возникали организационные (разнообразие интересов и инструкций) и юридические (различное законодательство в странах) проблемы. Экономические проблемы включали разные экономические и транспортные политики в различных странах, а главной политической проблемой было отсутствие международных соглашений. Большинство из этих проблем были решены благодаря общим усилиям участниками соглашения.

Прямые и косвенные преимущества, достигнутые благодаря инвестициям. Одним из наиболее важных преимуществ для портов стало увеличение потока контейнеров и грузов. Еще одно преимущество в том, что челночный поезд «Викинг» привлекает к порту новых клиентов.

Проект «Викинг» оказался очень успешным с точки зрения развития сотрудничества между различными странами. Например, число стран, проявивших интерес к железнодорожному проекту «Викинг», растет. К нему уже присоединились Молдова и Грузия. Турция присоединилась в апреле 2013 года. Ведутся переговоры с Азербайджаном и Сирией.

Основные преимущества челночного поезда «Викинг»:

- ◇ привлекательные тарифы;
- ◇ быстрая доставка товаров со станции отправления до станции назначения;
- ◇ безопасность;
- ◇ легкость пересечения границы и быстрое прохождение таможенных процедур;
- ◇ экологичность;
- ◇ система коммуникации высокого уровня.

Основным преимуществом концепции «Викинг» является решение «Одно окно» для пересечения границы. Цена перевозки является одним из самых больших преимуществ поезда. Тарифы для контейнеров и контейнерных поездов ниже, чем у грузовых компаний. Время пересечения границы было уменьшено за счет успешного сотрудничества с таможенными и пограничными органами и разработки прогрессивной ИТ-системы. Система KROVINYS позволяет выполнять таможенные и пограничные процедуры легко и быстро благодаря предварительно загруженному электронному инвойсу. Успех поезда «Викинг» зависел также от эффективности выполнения договорных обязательств всеми сторонами соглашения и гибкости в случае изменения каких-либо обстоятельств либо возникновения проблем. Очень важным фактором успеха стала сильная политическая поддержка и продвижение проекта «Викинг».

11.2. Железнодорожный порт Скандинавия

Название Железнодорожный порт Скандинавия дано железнодорожным челнокам, курсирующим в/из порта Гётеборг. Это обширная система с участием большого количества грузовых терминалов в Швеции и Норвегии. Железнодорожные челноки позволяют быстро и эффективно перевозить большие объемы товаров для взаимодействия клиентов с портами. Железнодорожный порт Скандинавия был выбран в качестве примера на основании решения Европейской ассоциации мультимодальных перевозок, которая выбрала его в качестве примера лучшей практики. В настоящее время существует 28 ежедневных железнодорожных шаттлов между портом Гетеборга и 24 городами по всей Швеции и Норвегии. Развитие железнодорожных челноков было инициативой порта Гетеборга и началось в 2002 году. С тех пор объем товаров вырос почти в три раза, а число контейнеров теперь близко к отметке 400 тыс. ДФЭ. Это около половины всех контейнеров, которые транспортируются в/из порта каждый год. В настоящее время это в основном контейнеры, которые доставляются на поездах, хотя работа идет над тем, чтобы увеличить количество трейлеров, перемещаемых по железной дороге.

Терминалы, которые являются частью системы железнодорожного челнока, можно найти от Сундсвалль на севере до Хельсингборга на юге. Есть также железнодорожные челноки до Осло. Для того чтобы воспроизвести общую картину услуг, которые каждый терминал может предложить, порт Гетеборга начал работу по классификации терминалов. В основу положена классификация по четырем критериям: географическое положение, диапазон оказываемых услуг, безопасность и сохранность, условия территории/здания.

Оценивается также спектр услуг, который включает в себя предложения по очистке и осмотру контейнеров, использованию рефрижераторных контейнеров, обработке опасных грузов, наличию пустых контейнерных депо и аттестации терминала на ISO.

Железнодорожный порт — это проект, начатый в 2000 году и направленный на увеличение количества контейнерных перевозок по железной дороге в/из порта Гетеборга вместо автомобильных перевозок.

Доля железнодорожных перевозок в/из порта должна достичь 50% к 2020 году. Ключ находится в инновационной системе железнодорожных челноков для осуществления перевозок внутри страны.

Цифры относятся к портовым челнокам с ежедневным железнодорожным сервисом.

Стимул для инвестиций. Одним из самых важных стимулов для инвестиций стал растущий спрос на железнодорожные челноки, а также ограничения инфраструктуры на расширение автомобильных перевозок в долгосрочной перспективе. Цель создания Железнодорожного порта Скандинавия — способствовать развитию логистики, сокращению расходов при увеличении объемов перевозок.

Общая цель — перенести внутренние терминалы челночных поездов ближе к порту, что позволило им осуществлять таможенное оформление, хранение, документирование и другие услуги.

Проект Железнодорожный порт Скандинавия включает в себя несколько различных типов инвестиций: организационные, в технологии и оборудование, в железнодорожную инфраструктуру.

Источники финансирования. Порт Гетеборг находится в муниципальной собственности, а это значит, что одним из источников финансирования был муниципалитет. Проект Железнодорожного порта Скандинавия также включал государственно-частное партнерство, поскольку это было сотрудничество между портом Гетеборга, терминалами железнодорожного порта, железнодорожными операторами, владельцами товаров и шведской транспортной администрацией. Также порт Гетеборга сотрудничал с судоходными линиями шведской индустрии импорта и экспорта.

В 2012 году шведская Транспортная Администрация инвестировала 390 миллионов евро в проект Железнодорожного порта Скандинавия. В программу были включены новые железнодорожные пути и новый железнодорожный мост через реку Гета-Эльв.

Организационные и административные решения. Железнодорожный порт Скандинавия является бизнес-концепцией, которая охватывает мультимодальные железнодорожные челноки между Портом Гетеборга, внутренними терминалами и фидерными портами. Эта инициатива способствовала увеличению надежности, производительности, качества услуг и маркетингу. Железнодорожный порт Скандинавия базируется на сотрудничестве между Портом Гетеборга, внутренними терминалами и фидерными портами, железнодорожными операторами и перевозчиками и держателем инфраструктуры — компанией «Банверкет». Железнодорожный порт перемещает интерфейс порта во внутренние районы страны и консолидирует объемы грузов в одном центре, что означает улучшение обслуживания клиентов.

Железнодорожный порт Скандинавия соединяет внутренние направления с портом Гетеборга и ежедневные отправления в/из экспортно-импортных регионов. Это облегчает рациональное и надежное обращение с товарными потоками, обеспечивает постоянный поток грузов, а также сроки поставки и доступ к контейнерам и т.д.

Железнодорожный порт также имеет условия для хранения товаров, близких к конечному потребителю. Возможность осуществлять таможенные процедуры на терминалах железнодорожного порта позволяет снизить административные расходы, задержки по выплатам НДС, а также таможенным сборам.

Шведский порт Гетеборг планирует дальнейшее расширение своей системы железнодорожных челноков. В 2012 году были добавлены пять новых маршрутов, а доля перевозимого груза по железной дороге возросла на 10%.

Всего 411 тыс. контейнеров были перемещены по железной дороге, тем самым снижая выбросы углекислого газа более чем на 61 тыс. т, по сравнению с автомобильным транспортом. Задачей на 2013 год было создание челноков до Умео в регионе Норрланд в Швеции. Сегодня железнодорожный порт Скандинавия обрабатывает ежедневно 26 челночных поездов, которые движутся между Гетеборгом и 24 пунктами по всей Швеции и Норвегии.

Проблемы. Проект Железнодорожных портов Скандинавии столкнулся с рядом проблем, прежде чем достиг поставленных целей. Первая цель состояла в том, чтобы убедить рынок в необходимости и преимуществах такого проекта. Вторая цель проекта состояла в том, чтобы привлечь внимание существующие местные условия. Очень важно было также наладить сотрудничество вдоль всей транспортной цепи. Чтобы добиться успеха, различные заинтересованные стороны и учреждения должны были работать вместе.

Прямые и косвенные выгоды от инвестиций. Инвестиции в порт Гетеборга оказались успешными. За 6 лет объемы выросли более чем в 3 раза, и каждый месяц устанавливаются новые рекорды. Прямая выгода для порта заключалась в увеличении объемов обрабатываемых грузов. Клиенты порта выиграли, так как им предлагалась устойчивая и эффективная альтернатива автомобильному транспорту. Кроме того, были снижены заторы на дорогах, а также сократилось число несчастных случаев на дорогах. Одним из косвенных преимуществ было улучшение состояния окружающей среды — удалось добиться существенного понижения выбросов парниковых газов и других загрязнителей воздуха.

В течение одного года железнодорожные челноки позволили сэкономить около 61 тыс. тонн выбросов углекислого газа, что эквивалентно выбросам от 17000 автомобилей за год. Каждый день железнодорожные шаттлы заменяют около 800 грузовиков.

Железнодорожный порт Скандинавия представляет обширную сеть железных дорог в/из порта Гетеборг, которые составляют привлекательную альтернативу транспортировки товаров автомобильным транспортом. Порт в настоящее время в состоянии обеспечить жизнеспособные логистические решения по транспортировке грузов из порта Гетеборга в значительную часть Скандинавии. Развитие системы происходит в тесном сотрудничестве с железнодорожными операторами, операторами терминалов и соответствующими муниципальными органами.

Успех проекта. Ряд терминалов также предлагают таможенное оформление товаров. Это означает, что товар не должен быть оформлен до или после выхода из порта Гетеборга. Вместо этого данная процедура может быть сделана на месте каждого терминала, что обеспечивает значительные преимущества для клиента, так как обработка осуществляется гораздо ближе и быстрее.

Портовые терминалы хотят иметь такой поток грузов, который может быть обработан настолько быстро, насколько это возможно. Поэтому преимуществом является то, что контейнеры хранятся вне территории порта. Благодаря железнодорожным шаттлам хранение может иметь место на терминалах по всей стране.

Чтобы удовлетворить различные транспортные требования клиентов, был разработан ряд специальных решений для железнодорожных шаттлов, движущихся в/из порта. Имеются автоцистерны для нефти, а также системы для перевозки бумажных рулонов, которые поступают на адаптированных к железнодорожной перевозке грузовых автомобилях в специально построенных для этой цели коробках.

От автомобильного терминала движутся поезда, приспособленные для перевозки импортных автомобилей в различные части страны. Есть также специально приспособленные решения для очень тяжелых стальных деталей.

Поезда едут непосредственно в товарные терминалы в порту, где они разгружаются. Затем они загружаются новыми товарами и отправляются на терминалы и центральные склады в различные пункты назначения по всей стране. По прибытии груз выгружается из поезда на грузовики для доставки конечному потребителю.

11.3. Baltic Rail в порту Гдыня (Польша)

Baltic Rail был выбран в качестве примера на основе мнений экспертов. В мае 2012 года Baltic Container Terminal (BCT) в Гдыне подписал Соглашение с компанией Baltic Rail, международным оператором, осуществляющим перевозки между Гдыней и Славково, обслуживаемым BCT дважды в неделю. Это соединение является элементом реализации Концепции Европейского транспортного коридора между Балтийским и Адриатическим морями. Также Компания Polzug вошла в группу клиентов Компании в 2012 году и открыла регулярные линии между Познанью и Гдыней.

Baltic Rail является компанией внутри компании Rail World Group, которая управляет контейнерным поездом и осуществляет экспедирование контейнеров, ведет активную деятельность как по европейской, так и по российской железнодорожной колее.

Rail World Group развивает железнодорожные перевозки в Балтийско-Адриатическом железнодорожном коридоре между Северной и Южной Европой через Польшу и страны Балтии. Будучи дочерними компаниями из Rail World, Baltic Rail тесно сотрудничает с Rail Polska — частным железнодорожным оператором в Польше. Rail World Group обслуживает рынки с помощью 4 железнодорожных операционных офисов в трех странах — Эстонии, Польши, Украине и 3 агентских офисов продаж в Германии, Словении и Израиле.

С ноября 2011 года Baltic Rail запустила регулярные рейсы контейнерного поезда между портом Копер и Южной Польшей, который называется «Адриатический поезд».

Транзитное время: Копер – Вена (20 часов), Вена – Катовице (18 часов).

С мая 2012 года Baltic Rail запустила регулярные рейсы контейнерного поезда между Южной Польшей и портом Гдыни, который называется «Балтийский поезд».

Транзитное время: Катовице – Гдыня / Гданьск (20 часов).

С марта 2013 года Baltic Rail начала эксплуатировать терминалы во Вроцлаве и Лодзи. В настоящее время «Адриатический поезд» совершает рейсы до двух раз в неделю, а Балтийский поезд — до трех раз в неделю.

Терминалы:

- ◇ Копер — контейнерный терминал в порту Копер;
- ◇ Вена — интермодальный контейнерный терминал WienCont Freudenu Hafen CCT терминал 1;
- ◇ Катовице — интермодальный контейнерный Евротерминал Славков (или терминал в Домброва Горнична).
- ◇ Бжеско — контейнерный терминал Бжеско;
- ◇ Гдыня — 6 основных контейнерных терминалов ВСТ, GCT, Радуня Терминал, обслуживание Ref-Con, BALTICON и BTDG;
- ◇ Гданьск — глубоководный контейнерный терминал Гданьск (DCT).
- ◇ Компания BALTIC Rail активно работает над другими регулярными контейнерными поездами:
- ◇ Катовице (Славков) – Шештокай и v.v.;
- ◇ Славков – Италия – Славков;
- ◇ Шештокай – Таллинн – Шештокай;
- ◇ Шештокай – Санкт-Петербург – Шештокай;
- ◇ Шештокай – Москва – Шештокай;
- ◇ Шештокай – Центральная Азия.

Стимул для инвестиций. Стимулом для инвестиций были повышенные грузовые потоки и необходимость создания новых соединений в железнодорожном транспорте. Кроме того, необходимость создания более эффективных транспортных связей, которые могли бы способствовать улучшению мультимодальных перевозок грузов через порт Гдыни.

Baltic Rail в Гдыне включает несколько различных типов инвестиций: организационные, технологические и в оборудование. Были также сделаны инвестиции в инфраструктуру.

Источники финансирования. Для запуска проекта активно использовалось государственно-частное партнерство. В ближайшие годы интермодальный потенциал терминала будет увеличен благодаря реализации крупнейшего инвестиционного плана в истории ВСТ. Инвестиционный проект обойдется в 153 млн. PLN и включает, среди прочего, покупку новой контейнерной площадки и железнодорожных козловых кранов, замену поверхности площадки, а также подготовку новых станций для охлажденных контейнеров. 35% от этой суммы будет выделено из средств Европейского союза.

Организационные и административные решения. Регулярный контейнерный поезд Baltic Rail North соединяет интермодальный терминал в Домброва Горнична (юг Польши) с портом Гдыни. Поезда обрабатываются на Гдыньском контейнерном терминале и на Балтийском контейнерном терминале Гдыня. Поезд курсирует 2 раза в неделю, а иногда — три раза. Его транзитное время составляет 20 часов в одном направлении.

Весь маршрут поезда Baltic Rail проходит через порт Копер на Адриатическом море в Словении, затем через интермодальный контейнерный Грузовой Центр Graz (Werndorf), интермодальный контейнерный терминал WienCont Freudenu Hafen CCT терминал 1 (Вена), интермодальный контейнерный терминал компании POLZUG в Домброва Горнична и, наконец, попадает в Гдыню. Транзитное время движения из порта Копер в Гдыню составляет 58 часов. Этот контейнерный сервис является частью Балтико-Адриатического коридора, который, в свою очередь, является частью TEC-T — базовой сети ЕС.

Прямые и косвенные преимущества от инвестиций. Порт Гдыня получил ряд преимуществ от проекта. Прежде всего, хорошее железнодорожное сообщение является одним из наиболее важных конкурентных преимуществ для порта. С 2007 года ВСТ Гдыня увеличил долю мультимодальных перевозок в общем объеме контейнерных перевозок — от 5% пятью годами ранее до 15% в 2010 году, 37% в 2011 году и до 40% в 2012 году.

В 2012 году Балтийский контейнерный терминал обработал 408 722 ДФЭ, что означает увеличение объема на 13% в сравнении с 2011 годом. Прошлый год также был рекордным по доле разгрузочно-погрузочных операций, которые достигли 42%. В настоящее время Baltic Container Terminal обслуживает более 40 поездов в неделю.

Успех. Baltic Rail позволяет промышленности в Южной Польше, Северной Чехии и Северной Словакии извлечь выгоду от сокращения времени транзита от Суэцкого канала и от Средиземного моря и осуществлять транспортировки грузов через порты Гдыня и Гданьск.

Преимущество Baltic Rai — регулярные рейсы поезда с коротким временем транзита: Копер – Катовице — 38 часов и Катовице – Гдыня 20 часов.

Baltic Rail имеет собственный парк 80-футовых и 60-футовых контейнеров-вагонов и парк дорожных контейнеровозов, что позволяет осуществлять доставку грузовиками прямо к «двери».

Baltic Rail связан с Rail Polska, которая является частной железнодорожной компанией в Польше с собственным современным парком локомотивов и вагонов. Кроме того, компания связана с частными железнодорожными операторами в Австрии, Чехии и Словении. Сама организация является частной, открытой и гибкой.

11.4. Промышленный парк Мууга

Индустриальный парк Мууга был выбран в качестве примера на основе экспертного мнения. Индустриальный парк Мууга расположен в порту Мууга (порт Таллинна) и является крупнейшим грузовым портом в Эстонии. Общая площадь индустриального парка составляет 75 га. Порт подготовил около 50 га земельных участков для своих потенциальных клиентов. Границы участков могут быть изменены в соответствии с потребностями клиентов, и в пределах кадастровой единицы может быть образован участок необходимого размера.

Индустриальный парк Мууга начал свою работу в мае 2013 года. Его основная цель заключается в содействии будущим грузовым операциям и увеличению пропускной способности грузов.

Стимул для инвестиций. Стимулом для инвестиций явилась необходимость расширить портовые операции и тем самым облегчить перевозку грузов через порт, а также то, что КС Gcurr приобрела более 40 га земельных участков близко к порту Мууга, и это сделало возможным развитие области.

Источники финансирования. Таллиннский порт является государственной компанией. Это означает, что одним из источников финансирования стало государство.

Также в него вошли частное финансирование и средства от государственно-частного партнерства. Таллиннский порт продлил свободную зону, созданную в порту Мууга в восточной части порта Мууга, включающую железнодорожный вокзал Мууга, районы промышленного парка Мууга, а также угольный терминал. Строительство свободной зоны было совместно профинансировано Европейским Союзом из Cohesion Fund.

Организационные и административные решения. Индустриальный парк имеет все необходимые коммуникации. В Индустриальном парке Мууга бельгийская компания Katoen Natie, одна из крупнейших логистических компаний в мире, открыла складской комплекс площадью 25 тыс. кв. м для отгрузки товаров в направлении России и стран СНГ. Одной из целей является то, что логистический центр Мууга станет воротами для обмена товарами между Европой, Россией и СНГ. Это совершенно экологически безопасный склад, который не приводит к возникновению шумов или запахов при обработке товаров. Обработка и хранение различных товаров будет проводиться на различных складах и специальных складских секциях.

Планы развития предусматривают постепенное расширение логистического центра Мууга: площади складских помещений должны быть удвоены и достичь 66 тыс. кв. м к концу 2015 года. Открытие логистического центра Katoen Natie означает, что порт Мууга становится крупным распределительным центром на побережье Балтийского моря. Общая стоимость проекта достигает 30 млн. евро.

Прямые и косвенные выгоды от инвестиций. Индустриальный парк Мууга является идеальным местом для поставщиков услуг складирования и распределения, а также производителей товаров, чей целевой рынок находится в Восточной Прибалтике, в том числе и в России. Индустриальный парк Мууга также подходит для предприятий Европейского Союза, которым необходимо российское сырье. Данный парк изолирован от Восточной части порта железнодорожной станцией Мууга. 450 м виадука, проходящего через 15 подъездных железнодорожных путей, связывает между собой восточную часть и индустриальный парк Мууга. Здесь также имеется дорога, ведущая от порта к главной автомагистрали.

Индустриальный парк Мууга был открыт в 2013 году, а значит статистическая информация о прямых выгодах (например, увеличение грузопотоков) пока еще не может быть оценена.

Индустриальный парк Мууга может предложить хорошее расположение и непосредственную близость к гавани. Он также имеет хороший доступ к причалам, терминалам и основным дорогам (Петербургскому шоссе, Таллиннской кольцевой дороге). Индустриальный парк Мууга имеет хорошо развитые связи с другими странами по морю, железной дороге, а также по матерiku. Он может предложить долгосрочные контракты землепользования и надежного партнера — государственное предприятие Таллиннский порт. Кроме того, расположение индустриального парка находится в пределах свободной зоны, что позволяет осуществлять быстрое перемещение грузов между промышленным парком и терминалами, существенно влияя на стоимость путем ограничения таможенных процедур, а также повышая ценность, создавая синергию за счет различных центров расположенных прямо в гавани.

11.5. Контейнерный Трансфериум в порту Роттердам

Контейнерный Трансфериум Роттердам (КТ) был выбран в качестве примера на основе мнения экспертов. Основная идея Transferium состоит в объединении контейнерных потоков, которые в настоящее время транспортируются в/из внутренних районов страны по дорогам, так чтобы они могли не создавать заторы для внутренних перевозок между морскими терминалами на Maasvlakte и портовым терминалом в ближайших прилегающих районах Роттердама.

Пустые склады и таможенные льготы являются частью концепции Контейнерного Transferium. Кроме того, терминал стимулирует создание в непосредственной близости распределительных центров. Transferium также направлен на ускоренную обработку грузовиков с более коротким временем ожидания по сравнению с морскими терминалами.

Контейнерный Transferium расположен в непосредственной глубине порта Роттердама и является новой логистической концепцией, позволяющей транспортировку большого количества контейнеров судами внутреннего плавания за один заход от морских терминалов на Maasvlakte (порт и промышленная зона, расположенная к западу от порта Роттердам) в Transferium и обратно.

Transferium обеспечивает высокую надежность благодаря лучшему планированию внутренних перевозок судами или баржами и лучшему обслуживанию грузовых автомобилей, которые больше не должны стоять в пробках на пути к морским терминалам, а также сокращению времени ожидания на морских терминалах. Выбирая месторасположение рядом с Роттердамом, время рассредоточения контейнеров сокращается, тем самым максимизируя рынок для контейнерного Transferium.

Стимул для инвестиций. Ожидаемый рост товаропотоков означает, что доступность автомобильным транспортом будет становиться все более и более слабым звеном. Дорога A15 является единственной главной дорогой, обеспечивающей доступ к территории порта, которая не только ставит под угрозу будущую доступность, но и делает ее очень уязвимой. Безопасность и среда вокруг этой дороги также находятся под угрозой. Именно для решения этой проблемы и появилась идея создать Контейнерный Transferium.

Морские терминалы есть на Maasvlakte, в самой западной части порта Роттердам, однако в последние несколько лет становится все труднее получить к ним доступ по автомобильным дорогам. Количество заторов и аварий на автомагистрали A15 увеличилось в 3 раза. В связи с ожидаемым ростом потока контейнерных грузов автомобильные перевозки будут также продолжать расти.

Основные причины для появления инновационной логистической концепции контейнерного Transferium:

- ◇ непрерывный рост контейнерных потоков через порт Роттердама;
- ◇ увеличение дорожного движения привело к тому, что район порта Maasvlakte становится все менее доступным по дороге. Как следствие, цепочка поставок для перевозчиков, экспедиторов и судоходных линий стала менее надежной;
- ◇ увеличение количества мелкой пыли, вызвано отчасти выхлопами от дорожного движения (мелкая пыль оказывает воздействие на экологическую обстановку в порту);
- ◇ привлекательная логистическая концепция, которая улучшает контроль контейнерной логистики.

Источники финансирования. Администрация порта Роттердам взяла на себя инициативу создания Контейнерного Transferium. Общие издержки этого проекта оцениваются в 38 млн. евро. Источники финансирования включают муниципалитет, государство и также частные инвестиции.

BCTN (Баржевые Контейнерные терминалы Нидерландов), крупнейший оператор по внутреннему баржевому транспорту в Нидерландах, также вкладывает средства в контейнерный Transferium и становится независимым оператором. С точки зрения финансирования Контейнерного Transferium, отправной точкой является то, что компания полностью зависит для капиталовложений проектного финансирования. В конце концов, Контейнерный Transferium будет работать в качестве нейтрального лица, независимо от корпоративных балансов.

Организационные и административные решения. Услуги, предлагаемые КТ можно разделить на четыре типа: грузовик-баржа, баржа-баржа, пустое депо и длительное хранение. Основной услугой Контейнерного Transferium является обслуживание «грузовик-баржа». Другие его сервисы направлены на оптимизацию этой услуги. Сервис «баржа-баржа» предлагает возможность генерировать дополнительные объемы. «Пустое депо» имеет стратегическое значение, так как позволяет осуществлять маркетинг транспортных услуг «грузовик – баржа» на конкурентной основе. Дорожный перевозчик готов брать тариф только за перевозку в одну сторону в/ из Контейнерного Transferium, если он может получить груз для перевозки на обратный путь. Часто транспортировка включает перевозку пустого контейнера. Складирова контейнеры длительного хранения, Контейнерный Transferium также уменьшает нагрузку на морской порт. Кроме того, хранение на Контейнерном Transferium будет дешевле.

Требования производительности вызывают необходимость ежедневных рейсов для всех морских терминалов на Maasvlakte. Расчетное время поездки одной баржи до места назначения и обратно (включая погрузку и разгрузку) составляет 16 часов.

Емкость КТ составляет 200 тыс. ДФЭ.

Контейнерный Transferium требует круглосуточной работы.

Прямые и косвенные преимущества от инвестиций:

- ◇ сокращение времени нахождения контейнеров на морских терминалах;
- ◇ поток контейнеров, достигший своих пиков на морских терминалах, упорядочился;
- ◇ меньше заторов и увеличение эффективности потока грузов на морских терминалах;
- ◇ повышение доступности к внутренним регионам страны;
- ◇ стороны могут более эффективно использовать оборудование;
- ◇ цепочки поставок становятся более надежными;
- ◇ ценовое преимущество;
- ◇ стратегически выгодное расположение;
- ◇ более жесткое экологическое законодательство делает КТ более привлекательным;
- ◇ снижение заторов и высокий имидж привлекает в порт больше рабочих;
- ◇ эффективные цепочки поставок приводят к снижению общих затрат и привлекают новых клиентов.

Кроме того, грузовики загружаются и разгружаются на КТ, а не на морских терминалах, что улучшает доступность порта Роттердама, а также влияет на улучшение качества жизни в регионе путем уменьшения количества заторов на дорогах.

Договор с местными властями установил максимальную емкость КТ в 200 тыс. ДФЭ на берегу, с позиции охраны окружающей среды. Transferium должен вызвать как можно меньше препятствий с точки зрения шума, света и за счет выбора планировки. Кроме того, с точки зрения безопасности и доступности должны быть усовершенствованы местные дороги и развязки.

Успех проекта. КТ имеет потенциал для быстрого достижения максимальной емкости. Основными двигателями роста являются:

- ◇ после нынешней рецессии мировая экономика, как ожидается, начнет расти снова. В дополнение к этому, переплетение экономик и торговых блоков, отчасти благодаря контейнерам, означает еще большее увеличение объемов мировой торговли. В результате пропускная способность контейнеров в порту Роттердама будет продолжать ускоренно развиваться;
- ◇ автомобильный транспорт зависит от роста цен на топливо и оплаты труда, что приводит к уменьшению максимального количества поездок и падению интереса к профессии водителя;
- ◇ увеличение заторов на автомагистрали A15 будет выгодно сказываться на деятельности КТ;
- ◇ улучшения в работе с баржами на морских терминалах Maasvlakte в связи с увеличением проходных размеров будут также способствовать использованию Контейнерного Transferium;
- ◇ растущее количество контейнеров заставляет морские терминалы сокращать время пребывания на них морских контейнеров, так что Контейнерный Transferium служит в качестве т.н. «клапана».

Конкурентная позиция порта Роттердама зависит не только от его расположения и способности обслуживать самые большие морские суда, но все больше и больше зависит от его связей с внутренними районами. Однако доступности порта угрожают постоянно растущие заторы на автодорогах. Хотя большая часть заторов вызвана легковым транспортом в часы пик, продолжающийся рост контейнерных перевозок также вносит свой вклад в пробки на портовом шоссе. Заторы на дороге A15, ведущей в порт и на морские терминалы, приводят к более затяжным по времени транспортировкам, делая доставку груза ненадежной.

Повышение надежности и экономия времени для грузовых автомобилей является очень важным и помогает оправдать расходы на дополнительную обработку груза на КТ. КТ работает с 1 января 2012 года. Администрация Порта Роттердама планирует продолжать осуществление активного надзора за процессом его реализации. Тем не менее, в конечном счете, он будет управляться бизнес-сообществом, совместно с Администрацией порта, выступающей в качестве арендодателя и инвестирующей в землю и инфраструктуру, в обмен на конкурентоспособную арендную плату.

АНАЛИЗ ПОТЕНЦИАЛА СОТРУДНИЧЕСТВА В ЭКОНОМИЧЕСКОЙ И ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СФЕРАХ В ВОСТОЧНОМ БРАНДЕНБУРГЕ И ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЕ

Главная цель данного исследования в том, чтобы найти подходящие регионы в Украине, Беларуси, России и Казахстане, соответствующие потребностям бизнеса и логистики региона Восточный Бранденбург. Для этого Восточный Бранденбург, специализирующийся на металлообработке и целлюлозно-бумажной промышленности, сопоставлялся с регионами со схожей по степени развитости структурой отраслей экономики в вышеуказанных странах.

Другим фактором, определившим выбор регионов в исследуемых странах, было их близкое местоположение по отношению к панъевропейскому коридору 2 или, по крайней мере, их хорошая связь с этим коридором посредством шоссе или железнодорожными линиями. При этом выбранные регионы не должны быть основными экономическими регионами в своих странах, такими как, например, столичные регионы. В соответствии с данными критериями были выбраны следующие регионы: Витебск, Брест, Омск, Смоленск и Львов. Казахстан не принимался во внимание из-за большой удаленности.

Выбранные регионы расположены в Панъевропейском транспортном коридоре Восток – Запад II (Париж-Франкфурт (Одер) – Варшава-Москва). Единственное исключение – Львов, который расположен в коридоре III. Этот коридор — южный маршрут через Польшу, соединяющий Киев и Москву. Этот маршрут представляет интерес благодаря железной дороге с «русской» колеи на польской территории. Он является потенциальной альтернативой наиболее часто используемому маршруту через Варшаву.

В выбранных регионах была проанализирована экономическая структура и существующие внешнеторговые отношения. Наиболее крупные компании в исследуемых регионах были перечислены по следующим критериям:

- ◇ деятельность в тех же отраслях экономики, которые развиты в Восточном Бранденбурге;
- ◇ крупные предприятия-изготовители и заводы, не осуществляющие розничную продажу, но имеющие собственные производственные мощности;
- ◇ компании, упомянутые в официальной статистической документации в связи с ростом объемов их промышленного производства и положительным влиянием на экономику региона.

Регионы были проанализированы на основании информации, предоставленной официальными властями регионов, а так же официальными статистическими агентствами. Кроме того, использовались дополнительные аналитические данные и информация, находящаяся в свободном доступе. Главной проблемой исследования была нехватка статистических данных по конкретным регионам. У всех регионов есть общедоступные ис-

точники со статистическими данными относительно экономического развития, а также информации об операциях внешней торговли и главных торговых партнерах, но нет никакой единой системы регистрации и хранения информации. Различные регионы определили собственные органы статистики и таможенные органы, которые предоставляют статистическую информацию различного качества и завершенности.

Был проанализирован потенциал мультимодальных перевозок на транспортном коридоре II. В Польше, как главном канале транзита между всеми рассматриваемыми регионами, была оценена общая ситуация, связанная с внутренней транспортировкой. Согласно официальным оценкам развития транспортного сектора в Польше, в контексте мультимодальных перевозок, в Польше, главным образом, осуществляется транзит по панъевропейскому коридору II, поэтому была дана оценка перспективам мультимодального транзита по этому маршруту.

Анализ 5 регионов Украины, Беларуси и России характеризует экономическое положение отдельных регионов и их потенциальное участие в международных торговых операциях, особенно с Восточным Бранденбургом в Германии. Кроме того, должны быть сделаны соответствующие выводы относительно потенциального спроса на мультимодальные перевозки между Востоком и Западом.

Проанализировав доступную статистическую информацию и результаты телефонных консультаций с компаниями во всех 5 регионах, мы видим, что ситуация в них более или менее схожа. Все 5 регионов расположены в странах СНГ, у которых есть общая советская история и, соответственно, схожие стартовые условия и возможности для их экономического развития в постсоветские времена.

Все регионы показывают положительное экономическое развитие в части развития металлообработки и машиностроения. Этим отраслям экономики принадлежит значительная доля в экспорте всех проанализированных регионов. Как можно заметить из информации, представленной ниже, экспорт этих регионов ориентирован главным образом в страны СНГ, что обусловлено влиянием следующих факторов:

- ◇ специфичность производства компаний, ориентированных на спрос в основном в странах СНГ, а ассортимент их продукции соответствует в основном потребностям в этих странах (например, запасные части и инструменты для машин и оборудования, произведенных в странах СНГ);
- ◇ низкое качество производства в странах СНГ по сравнению с европейскими производителями. Для стран СНГ типично импортировать машины и оборудование из Европы;
- ◇ низкие требования к производству в СНГ по сравнению с Европой. Европейские потребители более требовательны к качеству продукции. Хотя цены за оборудование и машины из СНГ могут быть ниже, чем в Европе, расходы на транспортировку могут нивелировать это преимущество;
- ◇ машиностроение и металлургическая промышленность требуют значительных капиталовложений в процесс модернизации, чтобы выдержать конкуренцию на европейском рынке.

Все 5 регионов являются перспективными в плане сотрудничества из-за географического положения и близости международных транспортных коридоров. Что же касается потенциальных возможностей компаний из стран СНГ в Европе в области металлообработки и машиностроения, то эта сфера недостаточно перспективна, поскольку в настоя-

щее время продукция этих отраслей в основном экспортируется в страны СНГ. Экспорт в Европу развивается за счет сельского хозяйства, пищевой и химической промышленности, что можно увидеть исходя из приведенной ниже товарной структуры экспорта / импорта регионов. Тем не менее, компании, работающие в этих отраслях, в перспективе будут иметь больше шансов на европейском рынке и будут рассматривать возможность дальнейшего продвижения своей продукции на Запад.

Что касается мультимодальных перевозок между Восточным Бранденбургом и Восточной Европой, то Польша была определена как основное «узкое место» из-за доминирующей доли автомобильного транспорта в структуре перевозок по ее территории. Согласно статистическим данным и официальной транспортной стратегии Польши, значительного увеличения мультимодальных перевозок не предвидится. Причина этого заключается в плохой инфраструктуре в сочетании с дорожными дорожными сборами на железной дороге по сравнению с перевозками автомобильным транспортом, что тормозит развитие рынка услуг железнодорожного транспорта между Восточным Бранденбургом и Восточной Европой, заставляя использовать автомобильные перевозки, и делает мультимодальные услуги неактуальными. Другим «узким местом» является разница между странами Европы и СНГ в ширине колеи.

12.1. Смоленская область

Смоленская область расположена в центре Восточно-Европейской равнины в западной части Российской Федерации в 390 км к западу от Москвы. Граничит с Беларусью на северо-западе, западе и юго-западе. Крупнейшая река области — Днепр.

Областной центр Смоленской области — город Смоленск с населением 329,9 тыс. человек, на 2012 г. Население области насчитывает приблизительно 980,5 тыс. человек, в том числе: городское — 717,7 тыс. человек, сельское — 268,8 тыс. человек. Крупнейшими городами области, кроме Смоленска, являются Вязьма (56,3 тыс. человек), Рославль (53,9 тыс.), Ярцево (47,5 тыс.) и Сафоново (45,3 тыс.).

Экономика области. Региональный ВВП Смоленской области составлял в 2012 г. 173,2 млрд. руб. Динамика роста ВВП в течение прошлых 3 лет следующая: 2010 — +7.4 %; 2011 — +4.5%; 2012 — +3%.

Основные отрасли экономики в структуре ВВП — обрабатывающая промышленность, транспорт и коммуникации, энергетика, строительство, сельское хозяйство и лесоводство.

Основной экономический потенциал области — промышленность, которая составляет более чем 30% регионального ВВП. В 2011 объем промышленного производства насчитывал 171,4 млрд. руб.

Природные ресурсы области:

- ◇ лес — ежегодный объем производства 1.9 млн. м³, включая древесину промышленного назначения — 1.5 млн. м³. Общий объем ресурсов древесины составляет 295 млн. м³;
- ◇ фосфаты — общий объем 15 067 тонн;
- ◇ торф — общий объем 305965 млн. тонн;
- ◇ сырье для строительной промышленности: цемент, строительные камни, карбонаты, керамическое сырье, керамзит, песок и гравий, глина.

Отрасли экономики. Главные отрасли промышленности Смоленской области — машиностроение и металлообработка, химическая и пищевая промышленность.

В регионе производится следующая конкурентоспособная продукция: электроды и литье, оборудование для государственной инспекции технического мониторинга безопасности в промышленности, летательные аппараты, производство узлов и компонентов для автомобилей, холодильников и морозильников, тормозное оборудование, металлические профили для строительства, пекарное и кондитерское, прачечное оборудование, алмазный инструмент, широкий ассортимент паровых и водонагревательных котлов и т.д.

Машиностроительный комплекс объединяет более 200 компаний, в которых занято около 35 000 человек. Компании работают в следующих секторах экономики: транспорт, энергетика, приборостроение и электрооборудование. Metallургические компании специализируются на обработке металлов и литье.

Внешняя торговля. Внешнеторговые партнеры Смоленской области — компании из 92 стран. Продукция экспортируется в 66 стран и импортируются из 76 стран мира.

Согласно статистическим данным Смоленской таможни, внешний товарооборот области за январь-июнь 2013 составил 445 млн. USD, что на 12,2% больше по сравнению с тем же периодом 2012 года. Экспорт составил 175,9 млн. USD, а импорт — 270,1 млн. USD (Источник: Департамент экономического развития Смоленской области: Социально — экономическое развитие Смоленской области в 2012 году).

Таблица 12.1. Экспортно-импортная товарная структура, тыс. USD

Товары	Экспорт		Импорт	
	Январь – июнь 2013	Доля, %	Январь – июнь 2013	Доля, %
Продовольственные продукты и сырье	2 404	1,4	52 316	19,4
Минеральные продукты	2 715	1,6	272	0,1
Производство химической продукции и каучука	141 911	81,1	58 958	21,8
Кожи и меха	1 437	0,8	270	0,1
Древесина и целлюлоза, бумажная продукция	2 485	1,4	15 223	5,6
Ткань и обувь	3 190	1,8	7 328	2,7
Металлопродукция	1 033	0,6	7 696	2,9
Техника	13 968	8,0	108 705	40,2
Другое	5 727	3,3	19 363	7,2
Общее количество	174 870	100	270 131	100

Источник: Департамент экономического развития Смоленской области

Товарная структура экспорта в январе-июне 2013 г. в тыс. USD: продукция химической промышленности и каучук — 141,911; продукция машиностроения — 13968; текстиль и обувь — 3190; минеральные продукты — 2715; древесина и целлюлозно-бумажная продукция — 2485; продукты питания — 2404; сыромятная кожа и меха — 1437; металлы и металлопродукция — 1033, другое — 5727.

Товарная структура импорта в январе–июне 2013 г. в тыс. USD: продукция машиностроения — 108,705; продукция химической промышленности и каучук — 58958, продукты питания — 52316; древесина и целлюлозно-бумажная продукция — 15223; металлы и металлопродукция — 7696; текстиль и обувь — 7328; минеральных продуктов — 272; сыромятная кожа и меха — 270, другое — 19363) (Источник: Департамент экономического развития Смоленской области: Мониторинг и анализ социально-экономического развития Смоленской области).

Торговый баланс Смоленской области представлен в Таблице 12.1.

Данные Таблицы 12.1 показывают, что главные экспортные объемы приходятся на химическую промышленность. Экспорт продукции машиностроения занимает второе место после химической промышленности, но, по сравнению с ее объемами, минимален. Та же самая тенденция была подтверждена на основе результатов телефонных консультаций с компаниями, работающими в сфере металлургии и машиностроения. Большинство из них не экспортирует свою продукцию вообще и ориентируется на российский рынок или имеет торговые отношения с ближайшими соседями. Согласно информации Смоленской таможни, та же тенденция наблюдается и на протяжении последних лет. Товарная структура экспорта так же как импорта существенно не изменялась.

Товарная структура импорта в январе–июне 2013 показывает, что самые популярные статьи импорта приходятся на машиностроение, химическую и пищевую промышленность. Большая доля продукции машиностроения в структуре импорта подчеркивает отсутствие мощного регионального производства в этой сфере.

Основные торговые партнеры Смоленской области представлены в Таблице 12.2

Таблица 12.2. Главные торговые партнеры для экспорта в январе – июне 2013 г., тыс. USD

Страна-партнер	Объем экспорта	Страна-партнер	Объем экспорта
Азербайджан	2 131.80	Бельгия	29 105.80
Молдова	2 712.60	Польша	2 952.80
Узбекистан	857.7	Израиль	35 099.50
Украина	39 297.00	США	19 084.50
Бразилия	10 805.30	Таиланд	2 029.70
Германия	4 829.10	Франция	2 732.90
Италия	798.7	Чешская республика	4 307.20
Китай	6 481.30	ОАЭ	16 645.50
Латвия	4 515.10	Другие страны	22 650.70
Литва	13 623.70		

Что касается структуры экспорта промышленной продукции региона в целом, то наиболее важными торговыми партнерами в январе-июне 2013 г. (без учета Беларуси и Казахстана как членов Таможенного союза) были Украина и Бразилия. К сожалению, доля европейских стран, особенно Германии, в этой структуре была слишком мала. Но за тот же период в 2010 году основными торговыми партнерами наряду с Украиной были Бельгия и Израиль, а доля Германии была даже больше, чем в 2013 году — 2,2% по сравнению с 0,9%.

Наиболее важными торговыми партнерами по импорту (опять же не принимая во внимание Беларусь и Казахстан) были Польша, Китай и Германия. Это указывает на тенденцию, что компании в Смоленской области мало экспортируют в Европу, но много импортируют. Общая доля европейских стран в структуре импорта на январь–июнь 2013 г. составляет 51,9% , в то время как их доля в экспорте составила всего 11,9% .

Логистика. Смоленская область имеет хорошо развитую транспортную инфраструктуру и удобное географическое положение. Ее пересекают федеральная трасса М 1. Также Смоленск является крупным железнодорожным узлом Московской железной дороги. Кроме того, он расположен на железной дороге Москва – Минск – Брест – Варшава. Транспортная инфраструктура региона состоит почти из 9 тысяч километров дорог и 1200 километров железных дорог (Источник: Администрация Смоленской области: Информация об области).

Благодаря своему удобному географическому положению (граница с Беларусью около 500 км и 390 км от Москвы), Смоленская область стала важным регионом для транзита товаров между странами-членами Таможенного союза и Европейским Союзом. По информации Департамента экономического развития Смоленской области, более 30% импортируемых в целом по Российской Федерации товаров осуществляются через Беларусь – границу Смоленской области в соответствии с процедурой международной дорожной перевозки (МДП).

Грузоотправители расположены в основном в странах ЕС. Тем не менее, некоторые товары перевозятся морем из Китая, а затем импортируются из Европы. Благодаря своему географическому положению Смоленск считается перспективным регионом для развития логистических центров в целях консолидации внешней торговли между ЕС и Российской Федерацией.

По данным Смоленской таможни, основной транспортный поток идет по трассе М 1/Е30 Панъевропейского транспортного коридора II, так как это прямой и хорошо приспособленный маршрут грузовых перевозок.

2439 единиц товаров перемещалось в день через Смоленскую область в 2012 году. Более 139 тыс. единиц товаров было уже перемещено в этом году.

Крупнейшими логистическими компаниями в регионе являются: Rhenus Logistics, DHL, Green Trans Group, ООО Автотрейдинг, ООО Major Express, Группа компаний Альфа Транс, Смоленская логистическая компания Invest Group и т.д. (Источник: Департамент экономического развития Смоленской области: Бизнес-гид по Смоленской области, http://econsmolensk.ru/temp/upload/file/Delovoy_spravochnik_Smolenskoy_oblasti_-_02.pdf (2012)

Транспортно-логистические центры Смоленской области:

- ◇ логистический терминал компании Rhenus. В мае 2012 немецкая компания Rhenus открыла собственный ПТО и логистический терминал в Смоленске. Он занимает область в 8 га со складом площадью 2200 м². Открытие этого терминала, как полагают, является хорошим знаком для европейских компаний. Это значит, что Смоленская область будет в состоянии обслуживать товары, перемещаемые из ЕС в Российскую Федерацию.
- ◇ крупный российский логистический оператор «Альфа Транс» построил неподалеку от границы между Беларусью и Россией один из крупнейших логистических центров «Стабна». Он занимает 300 га.

В соответствии со специальной программой Смоленского областного исполнительного комитета на 2013–2015 годы, планируется построить и разработать новый логистический терминал для сельскохозяйственной кооперации в регионе. Целью нового логистического центра является обеспечение жителей региона сельскохозяйственной продукцией и централизация ее продажи (Источник: Администрация Смоленской области: Программа создания и развития логистических центров на основе сельскохозяйственных потребительских кооперативов, расположенных в Смоленской области на 2013–2015 (21.09.2012).

Проведенные исследования показали, что промышленность Смоленской области представлена в нескольких отраслях, но наиболее развитые предприятия осуществляют свою деятельность в машиностроении, металлообработке, деревообрабатывающей, электротехнической и химической промышленности.

Учитывая экономическую специализацию Восточного Бранденбурга, машиностроение и металлообработка, а также лесная промышленность, являются общими отраслями экономики в этих двух регионах.

Металлургическая промышленность Восточного Бранденбурга ориентирована в основном на обработку стали. Этот сектор является наиболее развитым в регионе. За последние 10 лет данная продукция в основном экспортировалась в Китай и Индию, а также в страны Восточной Европы. Сталелитейные компании региона имеют доступ почти ко всем основным компонентам для производства стали на месте за исключением сырья и металлического листа. Это обеспечивает возможность для дальнейшего сотрудничества со смоленскими компаниями.

Бумажная промышленность в Восточном Бранденбурге специализируется на производстве гофрированного картона. Эта отрасль требует поставок макулатуры и бумажной массы. Учитывая богатые лесные ресурсы Смоленской области, сотрудничество в этой сфере может быть интересно для компаний в Восточном Бранденбурге.

SWOT – анализ логистического потенциала Смоленской области приведен в Таблице 12.3.

Таблица 12.3. **SWOT – анализ логистического потенциала Смоленской области**

Сильные стороны	Слабые стороны
• Географическое положение – граничит с Беларусью, расположение рядом с Панъевропейским транспортным коридором II: Берлин – Варшава – Минск – Москва • Развитая промышленность • Динамично растущий ВВП • Хорошая транспортная инфраструктура • Активная внешняя торговля в связи с хорошим местоположением • Состоит в Таможенном союзе	• Незначительное количество природных ресурсов (кроме леса и торфа) • Утечка мозгов • Малое количество крупных компаний, работающих в сфере машиностроения и металлообработки • Некоторые из крупных компаний уже имеют партнеров в Европе • Некоторые крупные компании, работающие в Смоленске, зависят от решений головных офисов, расположенных вне областей нашего интереса (например, Москва) • Некоторые крупные компании имеют очень специализированное производство, ориентированное на страны СНГ (запасные части для автомобилей, оборудование и машины) • Некоторые из компаний действуют только на рынке Таможенного союза

Возможности	Угрозы
• Потенциал для сотрудничества с компаниями в Восточном Бранденбурге в сфере машиностроения и металлообработки • Хорошая транспортная инфраструктура обеспечивает возможность увеличить внешнюю торговлю между Смоленской областью и европейскими странами • Некоторым компаниям, заинтересованным в экспорте, интересно сотрудничество с компаниями в Восточном Бранденбурге, что будет положительно влиять на товарооборот между этими двумя регионами • Если заинтересованным компаниям предоставлять больше информации об инвестиционных программах на немецком рынке и о данных потенциальных деловых партнеров, то это повысит шансы наладить с ними сотрудничество	• Возможная нехватка ресурсов (включая финансовых) смоленских компаний для открытия представительств в Восточном Бранденбурге • Возможное несоответствие товаров от смоленских компаний требованиям, предъявляемым в Германии • Возможные страхи выйти на немецкий рынок в связи с возможно более низким качеством их продукции по сравнению с немецкими производителями • Некоторые компании полагают, что немецкое законодательство очень строгое, что может влиять на доходность сотрудничества

12.2. Витебская область

Витебская область расположена на северо-востоке Беларуси. Она граничит с Литвой на западе, с Латвией на северо-западе и с Российской Федерацией на севере и востоке.

Население области более 1,2 млн. человек. Областной центр — Витебск с населением 367 тыс. человек по состоянию на 1 января 2012. Крупнейшие города Витебской области — Новополоцк (106 тыс. человек), Орша (132 тыс. человек), Полоцк (84,5 тыс. человек).

Экономика области. Витебская область занимает третье место в республике по объему промышленного производства. Доля области в ВВП республики в целом составляет 8,7%. Динамика ВВП в течение 2010–2012 гг.: 2010 — 14570,9 млрд. руб., 2011 — 25351,3 млрд. руб., 2012 — 48839,8 млрд. руб., Но сопоставление этих данных корректно лишь с учетом огромной девальвации белорусского рубля в пределах этого периода. Поскольку 1 евро стоил 4109,089 руб. на 1-го января 2010 г. и 11311,254 руб. на 31-го декабря 2012 г.

Отрасли экономики. Индустриальный комплекс Витебска представлен более чем 600 предприятиями, которые заняты в машиностроении, металлообработке, легкой и пищевой промышленности, а так же в производстве строительных материалов и обрабатывающей промышленности. Пятая часть от общего объема промышленного производства Витебской области сосредоточена в городе Витебске.

Крупнейшие компании области: «Вистан» и «Визас» (станки и инструменты), ОАО «Керамика» (керамические изделия), «доломит» (порошок доломита, щебень и т.д), «Витебскдрев» (деревообработка), «Витязь» (телевизоры), завод «Станкоремонт» (станки) и предприятие «Остстанкпром» (кузнечно-прессовое оборудование).

Предприятия Витебской области производят 17,5% от общего объема промышленной продукции республики. Область специализируется на производстве электроэнергии, широкого диапазона нефтехимических веществ таких как дизельное топливо, бензин, реактивное топливо, машинное масло, химические кислоты и реагенты, которые занимают около 50% продукции республики, металлопродукции — 65%, телевизоров — 63%, стекло- и акрилового волокна — 100%, ковров и паласов — 97%, масел — 45% и другой продукции. (источник: Витебский областной исполнительный комитет: Результаты социально-экономического развития Витебской области).

Природные ресурсы области: Лесные ресурсы (около 1 314,5 тыс. гектаров), водные ресурсы (2,6 км³), полезные ископаемые (доломит, торф, глина, песок и гравий, сапропели, минеральная вода, строительный песок).

Леса остаются одним из самых важных ресурсов области. 25% ее территории занято лесами. Запасы древесины оцениваются в 185 млн. м³ с преобладанием хвойных пород. Область обладает 29% (1 млрд. тонн) общих запасов торфа Беларуси.

Запасы доломита составляют сотни миллионов тонн. Единственный доломитовый завод страны — ОАО «Доломит» (поселок Руба) работает в Витебской области. Он производит минеральные удобрения, наполнители для кровельных материалов и сталелитейной промышленности (источник: Витебский областной исполнительный комитет: Результаты социально-экономического развития Витебской области).

Внешняя торговля. В 2012 Витебская область экспортировала свои товары в 81 страну. Главными торговыми партнерами были Россия, Нидерланды, Великобритания, Германия, Китай, Украина, Польша и Латвия. В январе–апрель 2013 Витебская область экспортировала свои товары на общую сумму 239,3 млн. USD (+3,5% по сравнению с тем же периодом предыдущего года) и импортировала товары на сумму 280,5 млн. USD (+15,1%).

Главные внешнеторговые партнеры Витебской области (январь–июнь 2013): Россия, Нидерланды, Великобритания, Германия, Китай, Украина, Польша, Латвия и др.

Главными экспортными товарами являются изоляционные провода и кабели, оптоволоконные кабели, обувь, масло-молочные и мясные продукты, растительные масла, строительные материалы, предметы одежды, ковры, пластмасса и упаковочные продукты, сжиженный газ (бутан, пропан), известняк, доломит и другие известковые породы.

Главными импортными товарами являются сырье для производства различных товаров, которое не производится в стране (медицинские наркотики, пестициды и удобрения, поддоны, виноградные спирты, древесина для палисада, продукты столярного дела, древесно-стружечные плиты).

Товарная структура экспорта и импорта Витебской области существенно не изменялась за 3 прошедших года. Для сравнения, товарная структура экспорта Витебской области в 2010 была следующей: продукты нефтепереработки — 21,3%, текстильная продукция — 16%, производство строительных материалов — 7,3%, пластмассы и продукция из них — 8,2%, продукция мясо-молочной продукции — 16,3%, машины и оборудование — 6,4%, обувь — 5,1%, другое — 19,4%.

26% от общего экспорта Витебской области поступило в Российскую Федерацию, 2,6% в другие страны СНГ и 71,4% — за пределы СНГ. Экспортная доля Витебской области за пределы СНГ: Нидерланды — 80%, Великобритания — 6,4%, Латвия — 3%, Литва — 2%, Польша — 2%, Эстония — 1,4%, Турция — 1,2%, другие — 4%

Импорт оборудования для модернизации предприятий области преобладает в структуре импортируемых товаров: приблизительно 13–15% от импорта в целом.

Объемы внешнеторговых сделок области непрерывно повышаются. Это не только результат увеличения выпуска продукции витебскими компаниями, но также и результат повышения роли области как логистического центра.

Логистика. Развитая транспортная инфраструктура делает Витебск привлекательным для ориентированных на экспорт предприятий и организаций. Транспортные связи с другими городами и областями обеспечены железной дорогой, воздушным и автомобильным транспортом.

У Витебской области удобное географическое положение. Она расположена на крупных транспортных артериях, соединяющих крупнейшие и наиболее развитые экономические области России (Санкт-Петербург и Ленинградская область, Москва с областью, северо-западные области) с Центральной и Западной Европой. Витебская область пересекается панъевропейским транспортным коридором II Берлин – Варшава – Минск – Москва и Панъевропейским транспортным коридором Хельсинки – Витебск – Гомель – Киев – Пловдив.

В Витебске имеется также крупнейший на востоке республики железнодорожный узел. Длина железной дороги превышает 1200 километров. У города есть также действующий аэродром.

Сеть современных автомобильных и железных дорог обеспечивает связи между областным центром и крупнейшими городами Европы и Российской Федерации: Минск (281 км), Москва (500 км), Санкт-Петербург (602 км), Варшава (800 км), Киев (580 км), Вильнюс (360 км), Рига (514 км), Таллинн (687 км).

Витебская область принимает активное участие во внешней торговле, особенно с восточными странами (Россия — главный внешнеторговый партнер области), и развивает собственный транспорт и инфраструктуру логистики. Из-за динамичного роста товаропотока на международной трассе М8 (Санкт-Петербург–Одесса), строительство нового логистического центра было включено в Генеральный план развития аэропорта «Витебск» для лучшего приема и распределения товаров, в том числе доставляемых воздушным путем. Согласно региональной программе инвестиций и развития инноваций Витебской области на 2011–2015 гг., запланировано построить логистические центры в Орше, используя мощности аэродрома, принадлежавшего ОАО «Оршанский самолеторемонтный завод». Инвестиции составят 90 млн. евро.

Таким образом, проведенные исследования показали, что экономика Витебской области представлена несколькими отраслями промышленности. Наиболее развитые из них — машиностроение и химическая промышленность (нефтехимическая продукция). Учитывая специализацию предприятий в Восточном Бранденбурге, полагаем, что машиностроение — самая подходящая область сотрудничества. Машиностроительный комплекс Витебской области представляют предприятия, производящие станки и инструменты, особенно металлорежущие станки (65% республиканской продукции). Поскольку компании Восточного Бранденбурга специализируются в сталелитейной промышленности, есть шанс найти общие интересы с витебскими производителями металлорежущих станков. Вероятно, немецкая сталелитейная продукция также была бы интересна для станкостроительных компаний, но, наиболее вероятно, это будет зависеть от цены на нее.

В 2010 г. Беларусь стала членом Таможенного союза России, Беларуси и Казахстана. Этот союз определяет приоритеты внешней торговли для республики в целом и для ее областей в частности. Поэтому, как было упомянуто выше, самый важный торговый партнер для Витебской области — Россия. Внешнеторговые отношения с другими странами, особенно со странами за пределами СНГ, являются намного менее развитыми.

Политика Беларуси в целом, и Витебской области в частности, нацелена на экспортный рост и сокращение импорта. Главная цель политики внешней торговли — положительный внешнеторговый баланс. Например, унитарные предприятия Беларуси покупают импортированные товары и ресурсы в основном у белорусских дилеров. Тем не менее, перспективы экспорта являются более реалистичными, поскольку большинство компаний, с которыми были установлены контакты, поддерживают экспортные инициативы в настоящем и в будущем времени.

SWOT-анализ логистического потенциала Витебской области приведен в Таблице 12.4.

Таблица 12.4. **SWOT-анализ логистического потенциала Витебской области**

Сильные стороны	Слабые стороны
- Сильное экономическое развитие области наряду с положительным валовым внутренним продуктом и динамично растущим объемом промышленного производства - Богатые лесные ресурсы и запасы сырья - Удобное географическое положение (границы с Россией, Латвией и Литвой) - Два Панъевропейских коридора пересекают область - Хорошо развит индустриальный комплекс, особенно машиностроение и нефтехимическая промышленность - Развитая транспортная инфраструктура - В области находятся компании, ориентированные на экспорт с перспективой открытия представительства в Европе.	- Строгий контроль за внешнеторговыми сделками в республике - Внешняя торговля наиболее развита между Витебской областью и странами СНГ, входящими в Таможенный Союз - Компании производят продукцию в соответствии с требованиями, предъявляемыми главным образом, в странах СНГ - Некоторые из крупных компаний уже имеют партнеров / дилеров в Европе и не хотят изменять систему сотрудничества.
Возможности	Угрозы
- Потенциал для сотрудничества с компаниями в Восточном Бранденбурге в сфере машиностроения - Хорошая транспортная инфраструктура и удобное географическое положение обеспечивают возможность увеличения внешней торговли между Витебской областью и европейскими странами - Много витебских предприятий ориентированы на экспорт, таким образом, они могут рассматривать Восточный Бранденбург как ворота на европейский рынок, используя его развитую транспортную и логистическую инфраструктуру	- Национальная внешнеторговая политика нацелена на интенсификацию торговых отношений между областью и странами СНГ - Возможная нехватка ресурсов витебских компаний, (включая финансовые, для образования представительств в Восточном Бранденбурге - Возможная низкая конкурентоспособность витебских товаров по сравнению с европейскими производителями - Возможное несоответствие витебских товаров требованиям на товары в Германии

12.3. Брестская область

Брестская область расположена в юго-западной части Республики Беларусь. Она граничит с Польшей и Украиной. Площадь области составляет 32,8 тыс. км², а ее население составляет 1,4 млн. человек. Областной центр — Брест (321 тыс. человек на начало 2012). Городское население составляет 67,2% от общего населения области. Самые крупные города области — Барановичи (170 тыс. человек) и Пинск (134 тысячи) (источник: Официальный сайт Республики Беларусь: Общая информация о Брестской области).

Экономика области. За январь–сентябрь 2012 ВВП увеличился на 0,5% по сравнению с тем же периодом 2011 г. Положительная динамика ВВП была вызвана ростом розничной торговли, сельского хозяйства и обрабатывающей промышленности. Приблизительно 30% ВВП формируется отраслями промышленности. Следует, однако, учитывать изменения в обменном курсе белорусского рубля из-за огромной девальвации, которая началась в конце 2010 г.

Природные ресурсы области:

- ◇ гранит (на территории Брестской области имеются крупные залежи гранита, который используется для производства гравия);
- ◇ глина (используется для изготовления высококачественного кирпича);
- ◇ мел (приблизительно 500 млн. тонн);
- ◇ натуральный камень, легкоплавкие и тугоплавкие глины, стеклянные, формовочные и строительные пески, торф, сапропель, гравий.

Также обнаруженные запасы горючих сланцев и бурого угля

Отрасли экономики. Ведущей отраслью экономики является пищевая промышленность, затем идет машиностроение. Его доля в ВВП промышленности республики в 2012 году составила 8,5%.

Почти все белорусские лампочки, бытовой газ и электрические плиты (99,95% и 96,9%, соответственно), все компрессоры для бытовых холодильников, более 65% национального производства кузнечно-прессового оборудования, около 38% мебели, 36% керамической плитки, 45% моющих средств, 24% белого сахара и 20% чулочно-носочных изделий производятся в Брестской области.

Крупнейшими компаниями Брестской области являются: ОАО «Брестгазоаппарат» (газовые и электрические плиты), ОАО «Брестский ламповый завод» (лампочки), ЗАО «Пинскдрев» (мебель), ОАО «Атлант» [бытовая техника, особенно холодильники], РУП «Барановичское хлопчатобумажное объединение» (текстиль), ОАО «Полесье» (трикотажные изделия), ОАО «Брестская чулочно-носочная фабрика» (чулочно-носочные изделия), ЗАО «Инволюкс» (мебель), СП «Инко-Фуд» (мясная продукция), ОАО «Белтепломашстрой» (техническое оборудование для станков).

Непосредственные границы Брестской области с Европейским Союзом играют большую роль в развитии ее деловых отношений с зарубежными странами. Существует три направления взаимодействия с соседними регионами: отношения между Брестской, Волынской областями (Украина) и Люблином (Польша) плодотворно развиваются в еврорегионе «Буг», что упрощает взаимовыгодные экономические отношения.

Внешняя торговля. Оценивая статистику внешней торговли 2010 и 2012 гг., можно заметить, что основной внешнеторговый партнер Брестской области — Россия, причем эта тенденция не изменялась в пределах рассматриваемого периода. В то же самое время экспортные отношения с не странами СНГ намного менее интенсивны. Экспорт в эти страны увеличился только до 22 млн. USD за 2010–2012 гг. Главные внешнеторговые партнеры области — Россия, Германия, Польша, Украина, Италия, Франция, Бельгия, Литва, Нидерланды и США (Источник: Национальное агентство по инвестициям и приватизации: инвестиционный потенциал Брестской области, <http://www.investinbelarus.by/docs/Brestskaya.pdf> [08.09.2013])

Учитывая экспортную товарную структуру Брестской области, можно заметить, что Брестская область — главным образом аграрная область. Машиностроение специализировано на производстве машин и оборудования для аграрного сектора. Как было упомянуто ранее, главным торговым партнером для Брестской области является Российская Федерация. Ее доля в экспорте составляет приблизительно 80%, а в импорте приблизительно 20%. После создания Таможенного союза, торговые отношения Брестской области с Россией стали еще более интенсивными. Эта тенденция была подтверждена также во время телефонных консультаций с брестскими компаниями, работающими в отраслях металлообработки и машиностроения.

Товарная структура импорта указывает на повышенный спрос на машины и оборудование, а Польша и Германия — наиболее важные торговые партнеры для этой области после России. Это было также подтверждено в ходе консультаций с брестскими компаниями, поскольку большинство из них признало, что имеется высокая потребность в машинах и оборудовании из Европы, особенно из Германии.

Логистика. У Брестской области одна из наиболее развитых транспортных сетей в Беларуси. Область пересекают значимые железнодорожные маршруты, автомобильные трассы, водные и воздушные пути.

Главные железнодорожные узлы расположены в Бресте, Барановичах, Лунинце и Жабинке. Брестский железнодорожный узел — один из крупнейших в Центральной Европе. Он обеспечивает весь транзит стран СНГ в Западную Европу (направления из Москвы и Санкт-Петербурга). Большинство экспортируемых/импортируемых товаров перегружаются в Бресте, где «русская» широкая колея соединяется с европейской узкой колеей. Около 80% экспорта СНГ в Западную Европу идет через Брестскую область (Источник: Официальный сайт Президента Республики Беларусь: Брестская область — западные ворота нашего государства).

Брестская область также пересечена важным Панъевропейским транспортным коридором II (Берлин — Варшава — Минск — Москва) и имеет прямые связи с Вильнюсом и Киевом. В Бресте есть международный аэропорт

Такое удобное географическое положение обеспечивает возможность реализации успешных проектов в сфере транспортной логистики в регионе. В соответствии с Программой развития логистической системы Беларуси до 2015 года планируется создать около 50 новых оптовых и логистических центров по всей ее территории. Принимая во внимание площадь Беларуси и преобладающие направления товарных потоков, планируется построить оптово-логистические центры. Например, оптово-логистические центры в Минске и Бресте располагаются вблизи общеевропейского транспортного коридора

дора II, так как он характеризуется наиболее интенсивным транспортным грузопотоком в стране.

Крупнейшими логистическими компаниями в регионе являются: РУП «Белтаможсервис», ОАО «Белтерминал», ИООО «AsstrA Weißrussland» (представительство швейцарской компании ASSTRA Forwarding AG), ЧТУП «K & L Брест» и Международная транспортная компания «Легион».

Самые крупные транспортно-логистические центры Брестской области:

- ◇ логистический центр РУП «Белтаможсервис» находится в Бресте, в нескольких километрах от границы с Польшей. Его площадь составляет около 20 га. Логистический центр имеет большой контейнерный терминал (50 тыс. км²) с одной европейской и двумя «русскими» колеями;
- ◇ транспортно-логистический центр «Брествнештранс» является многопрофильным центром модальной транспортной логистики и расположен в нескольких километрах от белорусско-польской границы. Имеет круглосуточно работающий ПТО и является членом международной ассоциации FIATA.

ОАО «Белтерминал» — чешская компания OKD купила 90% его акций и планирует построить современный транспортно-логистический центр, который будет интегрирован в европейские структуры

РТЭУП «Белинтертранс-транспортно-логистический центр» — официальный экспедитор и логистический оператор Белорусской железной дороги. Расположен в Минской области, но тем не менее он организует перевозку грузов по железной дороге в направлениях, проходящих через Брестскую область, организуя движение специализированных контейнерных поездов: «Монгольский вектор» (Брест – Россия – Улан-Батор), «Восточный ветер» («Берлин – Брест – Москва»), «Казахстанский вектор» (Брест – Россия – Казахстан – страны Центральной Азии), «Фольксваген РУСС» (Брест – Калуга), «Пежо – Ситроен» (Везуль (Франция) – Брест – Воротынский (Россия)), «Москвич» (Дуйсбург (Германия) – Брест – Москва).

Существует контейнерный терминал на железнодорожной станции Брест Северный (на востоке Бреста), через который грузы перевозятся из Западной Европы и Беларуси на автотранспорте и по железной дороге. Кроме того, существует склад для временного хранения на станции, где грузы бесплатно собираются и хранятся для дальнейшей транспортировки в железнодорожных контейнерах.

Проведенный анализ показал, что Брестская область традиционно имеет аграрную специализацию и ее основной экспорт приходится на мясо-молочную продукцию, в связи с чем, 35% экономики региона формирует пищевая промышленность. Тем не менее, промышленный комплекс также хорошо развит, особенно машиностроительная отрасль.

Брестские металлообрабатывающие и машиностроительные предприятия заинтересованы в сотрудничестве и развитии экспорта. Наряду с рассмотренными компаниями существует также много других крупных заводов на территории Брестской области, но их продукция не конкурентна на европейском рынке, так как их производственные мощности не достаточно развиты, чтобы соответствовать стандартам ЕС. Таким образом, рынок СНГ на данный момент является для них лучшим экспортным вариантом.

SWOT – анализ логистического потенциала Брестской области приведен в Таблице 12.5.

Таблица 12.5. **SWOT – анализ логистического потенциала Брестской области**

Сильные стороны	Слабые стороны
• Развитая экономика, ежегодно увеличивающийся валовой внутренний продукт, положительная динамика объемов промышленного производства • Удобное географическое положение, границы с Польшей и Украиной, Свободная экономическая зона «Брест» • Еврорегион «Буг», соединяющий Брестскую область, Волынскую область (Украина) и Люблинская область (Польша) • Панъевропейский транспортный Коридор II (Берлин – Варшава – Минск – Москва) пересекает область • Развитая транспортная сеть, логистические центры на территории области • Хорошо развитая промышленность, в области расположены крупные производители • Развитые международные торговые отношения (с более чем 110 странами)	• Строгий контроль за внешнеэкономическими сделками унитарных предприятий со стороны республики • Россия – основной торговый партнер • Таможенный Союз влияет на торговлю с иностранными партнерами • Много крупных и средних производителей работает не по стандартам, используемым в ЕС • Некоторые заводы специализируются на производстве товаров, соответствующих требованиям, предъявляемым только в странах СНГ, а соответствие европейским требованиям повлечет модернизацию производств • Пищевая промышленность и сельскохозяйственный сектор более конкурентоспособны, чем металлообработка и машиностроение
Возможности	Угрозы
• Потенциал для сотрудничества с компаниями в Восточном Бранденбурге, так как есть компании в Брестской области, согласные найти партнеров в Восточном Бранденбурге и развивать туда экспорт • Хорошая транспортная инфраструктура и удобное географическое положение обеспечивает возможность увеличения внешней торговли между Брестской областью и европейскими странами • После установления сотрудничества с компаниями в Восточном Бранденбурге брестские предприятия могут использовать этот регион как ворота на европейский рынок, что способствует развитию торговых и логистических связей между Брестом и Восточным Бранденбургом	• Торговая политика Беларуси и влияние Таможенного союза на торговлю с европейскими странами; акцент на преимущества от интенсификации торговли между странами СНГ • Возможная нехватка ресурсов брестских компаний (производственные мощности, финансовые ресурсы и т.д.) для создания представительств в Восточном Бранденбурге • Низкая конкурентоспособность брестских товаров по сравнению с европейскими производителями • Возможное несоответствие товаров брестских компаний требованиям, предъявляемым в Германии и в Европе в целом.

12.4. Омская область

Омская область занимает территорию в 141,1 тыс. км² и ее население составляет 2,14 млн. человек, включая 1,39 млн. городских жителей. Областной центр — Омск с населением 1,13 млн. человек. Национальная структура области: преобладают русские (83,5%), затем казахи (3,9%), украинцы (3,8%), немцы (3,7%) и татары (2,3%). На западе и севере Омская область граничит с Тюменской областью, на востоке с Томской и Новосибирской областями, а на юге и юго-западе с Казахстаном. Омскую область пересекает Транссибирская магистраль.

Экономика области. Омская область показывает положительную динамику ВВП.

Положительная динамика ВВП в 2011 г. была вызвана развитием обрабатывающей промышленности (+8.8% по сравнению с 2010 г.) и особенно текстильной промышленностью (+98.5%), производства кожи и изготовления обуви (+49.8%).

Область богата следующими природными ресурсами: нефть, газ, торф, песок, сапропель, лечебные грязи и т.д.

Отрасли экономики области. Одна из ведущих отраслей региональной экономики — промышленный комплекс, в котором сосредоточено более 36% региональных активов. Основу промышленности региона традиционно формирует производство. Кроме того, Омская область является высокоразвитым сельскохозяйственным регионом и имеет один из крупнейших сельскохозяйственных комплексов в восточной части страны. Продовольственные компании используют в своем производстве сырье, доступное в регионе, — молоко, мясо и зерно.

В советские времена ведущее положение в экономике Омска принадлежало оборонным предприятиям. В настоящее время эти компании по-прежнему имеют большое значение для экономики региона, поскольку они обладают высоким промышленным потенциалом, современным оборудованием и возможностями для размещения новых технологических линий, а также квалифицированным персоналом. Предприятия Омска производят ракетносители и космические аппараты, авиационные двигатели и запчасти к ним, криогенную технику, комплексы радиосвязи и радиорелейные комплексы, системы автоматизации процессов, измерительное оборудование для энергосистем, медицинское оборудование, транспортные средства, железнодорожное оборудование, сельскохозяйственные машины и бытовую технику.

В середине 50-х годов прошлого века в Омске был создан нефтехимический комплекс. Его основу составили нефтеперерабатывающий завод и завод по производству шин, заводы по производству технического углерода и синтетического каучука. В этом секторе экономики сконцентрирована треть ресурсов региона. Он обеспечивает 70% объема товаров собственного производства, а шестая часть работающих в этой отрасли, занята в данном секторе (Источник: Министерство промышленной политики, коммуникаций и инновационных технологий Омской области: Каталог предприятий Омской области).

Внешняя торговля. Внешнеторговый товарооборот Омской области в 2012 составил 1331,9 млн. USD, из которых экспорт составил 814,7 млн. USD, а импорт — 517,2 млн. USD.

Основная доля экспорта Омской области приходится на продукцию химической промышленности, которая является специализацией региона. Продукция химической промышленности и каучук в основном экспортируются в страны дальнего зарубежья. Металлопродукция — только в страны СНГ, а станки, оборудование и автотранспортные средства в основном экспортируются в страны СНГ, в то время как доля стран дальнего зарубежья является относительно небольшой. Поэтому наиболее перспективно сотрудничество с компаниями, работающими в химической промышленности и в топливно-энергетическом комплексе, поскольку их продукция составляет значительную долю экспорта.

Товарная структура импорта показывает, что больше половины импорта приходится на станки, оборудование и транспортные средства, ввозимые из стран дальнего зарубежья. Эти данные подтверждают тенденцию того, что большинство стран СНГ импортируют машины и оборудование из Европы и экспортируют продукцию собственного производства ближайшим соседям в странах СНГ.

По информации Омской таможни, машины и оборудование в основном импортируются из Германии, Франции, Италии, Испании, Канады, США и Чехии. Наибольший удельный вес приходится на Германию, которая в январе–июне 2013 года экспортировала в Омскую область машин и оборудования на 11433800 USD (Источник: Сибирское таможенное управление: Статистическая информация Омской таможни).

Основные торговые партнеры Омской области в 2011 г.: Венгрия, Германия, Китай, Канада, Италия, Нидерланды, Польша и др.

Товарная структура экспорта и импорта Омской области с Германией в январе–июне 2013 показана в Таблице 12.6.

Таблица 12.6. Товарная структура экспорта и импорта Омской области с Германией в январе – июне 2013 г.

Товары	Экспорт		Импорт	
	Январь – июнь 2013	Доля, %	Январь – июнь 2013	Доля, %
Всего	2327,1	100,0	28027,0	100,0
Какао и продукты из него	43,1	1,9	-	-
Алкогольные напитки, уксус	369,6	15,9	-	-
Продукты неорганической химии	1 49,3	64,1	97,1	0,3
Лакокрасочная продукция	-	-	587,9	2,1
Другая химическая продукция	-	-	2691,0	9,6
Пластмасса и продукция из нее	1,3	0,1	1224,2	4,4
Каучук и продукция из него	227,7	9,8	195,2	0,7
Металлопродукция	-	-	5646,9	20,1
Котельное оборудование и запасные части к нему	20,0	0,9	11433,8	40,8
Электрооборудование и запасные части	156,8	6,7	4022,7	14,4
Транспортные средства и запасные части к ним	-	-	1019,5	3,6

Источник: Таможенная служба

Логистика. Омская область за счет своего географического положения имеет высокий транзитный потенциал. Через область проходят линии Транссибирской магистрали, соединяющей западные и восточные регионы страны и восточные регионы Российской

Федерации с регионами Казахстана и Центральной Азии, и федеральные трассы М-51 «Байкал» и 1R- 402 Тюмень – Ялуторовск – Ишим – Омск .

Омская область имеет 775 км железнодорожных путей и более 20 тыс. км автомобильных дорог, а также 1479 км внутренних водных путей и 665 км трубопроводов.

В разрезе по видам транспорта можно увидеть, что доля трубопроводного транспорта составляет 49%, автомобильного транспорта 30,9%, железной дороги 14,9% и 5,2% приходится на водный и воздушный транспорт (Источник: Федеральный путеводитель: Транспортный комплекс Омской области).

Омская область имеет уникальное географическое положение. Будучи частью Сибирского федерального округа, она граничит с Уральским федеральным округом и Казахстаном. Учитывая развитую транспортную сеть Омской области, по ее территории проходят интенсивные грузопотоки во всех направлениях, в том числе в направлении Европа – Казахстан – Центральная Азия.

Омск, как предполагается, является потенциальным регионом для развития мультимодальных логистических центров. Омская область имеет развитую транспортную структуру, а таможенные органы в течение последних лет создали несколько таможенных и логистических терминалов на ее территории. Новый логистический центр был построен в основном для поддержки торговых отношений с партнером по Таможенному союзу — Казахстаном.

В 2011 г. на территории Омской области неподалеку от российско-казахской границы был создан транспортно-логистический центр. Это первый транспортно-логистический терминал Сибирского таможенного органа.

Крупнейшие логистические компании Омской области: ООО «Ведущая Омская логистическая компания», ООО «Омская логистическая компания», ООО «Bite Transit», ООО «Международная транспортно-логистическая компания», ООО «Элфор», Транспортная компания «Сибирский центр международной логистики», DHL и др.

Как следует из анализа, химическая промышленность является наиболее развитой отраслью экономики Омской области. Из товарной структуры экспорта видно, что более половины всего экспорта приходится на продукцию этой отрасли. Ее продукция в основном экспортируется в страны дальнего зарубежья. Например, в январе–июне 2013 г. основными статьями экспорта в Германию были продукты неорганической химии и каучук.

Продукция машиностроения и металлообработки также подходит для экспорта, но эти объемы являются крайне незначительными по сравнению с химической промышленностью. Кроме того, согласно данным таможенной статистики, в январе–июне 2013 г. продукция металлургии экспортировалась только в страны СНГ; значительная часть экспорта машиностроительного комплекса также предназначалась странам СНГ.

Та же тенденция была подтверждена во время консультаций с компаниями Омской области, работающими в машиностроении и металлургии. Большинство таких компаний не экспортирует свою продукцию и работает только на внутренний рынок, поскольку российский рынок является достаточно крупным для развития их бизнеса.

SWOT – анализ логистического потенциала Омской области приведен в Таблице 12.7.

Таблица 12.7. SWOT – анализ логистического потенциала Омской области

Сильные стороны	Слабые стороны
- Развитая экономика, положительная динамика валового внутреннего продукта, увеличение объемов промышленного производства - Удобное географическое положение, граница с Казахстаном. - Транссибирская магистраль, а так же федеральные шоссе М51 «Байкал» и 1R-402 «Тюмень – Ялуторовск – Ишим – Омск», пересекающие всю область. - Развитая транспортная связь, активный грузопоток во всех направлениях - Хорошо развитая промышленность, в области расположены крупные производители - Развитые международные торговые отношения	- Больше половины экспорта приходится на химическую промышленность - Продукция металлообработки и машиностроения экспортируется, главным образом, в страны СНГ - Высокие требования для такого производства в Европе
Возможности	Угрозы
- Потенциал для сотрудничества с компаниями в Европе, в особенности в Восточном Бранденбурге, так как есть компании в Омской области, открытые для сотрудничества и для ориентации их экспорта на Европу - Хорошая транспортная инфраструктура, удобное географическое местоположение, а также интенсивные грузопотоки обеспечивают возможность роста объемов торговли между Омской областью и Европейскими странами - После установления сотрудничества с компаниями в Восточном Бранденбурге Омские предприятия могут использовать этот регион как ворота в Европейский рынок, что способствует развитию торговых и логистических связей между Омском и Восточным Бранденбургом	- Существует возможность, что компании по металлообработке и машиностроительные компании не будут в состоянии развивать свои производственные мощности таким образом, чтобы наладить более качественное производство и соответствовать более высоким требованиям Европейского рынка - Возможная нехватка ресурсов омских компаний для дальнейшего развития и открытия представительств в Европе

12.5. Львовская область

Львовская область расположена в западной части Украины и граничит на западе с Польшей. Из-за ее удобного географического положения область, можно сказать, является «дверью» в Украину для стран ЕС и перекрестком торговых маршрутов между Европой и Азией.

Административный центр Львовской области — город Львов (800 тыс. человек). Крупнейшие города: Дрогобыч (78 тыс.), Червоноград (68 тыс.), Стрый (60 тыс.), Самбор (35 тыс.), Борислав (35 тыс.) и Трускавец (30 тыс.).

Экономика области. В течение 2009 – 2011 Львовская область показала положительную динамику ВВП: 2009 — 35955 млн. гривен, 2010 — 41655 млн. гривен, 2011 — 52 103 млн. гривен.

Положительная динамика ВВП связана с развитием обрабатывающей промышленности, машиностроения (увеличение на 32,3% по сравнению с 2010), металлообрабатывающей промышленности (+27,9%), целлюлозно-бумажной (+26,4%) и пищевой промышленности (+15%).

Природные ресурсы области: уголь, сера, торф, поташ и поваренная соль; запасы различных полезных ископаемых, используемых при производстве строительных материалов; запасы лечебных минеральных вод.

В области есть известные курорты: Трускавец, Моршин, Шкло, Немиров, Сходница.

Отрасли экономики. Наибольший удельный вес в обрабатывающей промышленности Львовской области приходится на продовольствие, топливо, машиностроение и металлообработку.

Машиностроение области представлено производством станков и оборудования для металлообработки (Львовский завод фрезерный станков), оборудования для нефтехимической промышленности (Дрогобычский машиностроительный завод), сельскохозяйственных машин (завод «Львовсельхозмаш»), автобусов (Львовский автобусный завод), автоматических погрузчиков и автомобильных кранов (Дрогобычский автокрановый завод), полиграфической техники (Ходоровский завод печатных станков), конвейеры (Львовский завод «Конвейер»), телевизионных кабелей и изоляционных кабелей (Львовский завод изоляционных кабелей)

В пределах Львовской области есть три промышленных региона:

Львовский промышленный регион (машиностроение, легкая и пищевая промышленность);

Прикарпатский промышленный регион (Дрогобыч — машиностроение, деревообработка и легкая промышленность; Стрый — машиностроение, деревообработка, пищевая промышленность; Борислав — нефтепереработка и химическая промышленность; Новый Роздол и Яворов — производство серы).

Северный промышленный регион (Червоноград — угольная промышленность, легкая промышленность; Сокаль — химическая промышленность, Добротвор — электроэнергетика).

Внешняя торговля. Согласно данным таможенной статистики, внешнеторговый товарооборот Львовской области в 2012 составил 4,7 млрд. USD. Экспорт составил 1,3 миллиарда (+11,8% в сравнении с 2011 г.), а импорт 3,4 млрд. USD (+5,3%).

Главными торговыми партнерами Львовской области в 2012 г. были Польша (225555,7 тыс. USD), Российская Федерация (176135,4 тыс. USD), Германия (156 973,1 тыс. USD), Дания (75635 тыс. USD), Беларусь (55550,7 тыс. USD) и Великобритания (43527,9 тыс. USD).

Главные экспортные товары Львовской области в 2012 г.: продукция машиностроения (297908,8 тыс. USD), жиры и масла (291888,7 тыс. USD), продукция лесоперерабатывающей промышленности (147938,4 тыс. USD), текстиль (148792,7 тыс. USD) и продукты питания (82016,9 тыс. USD).

Главные товарные позиции импорта Львовской области в 2012 г.: минеральная продукция (1369763 тыс. USD), продукция машиностроения (307028,9 тыс. USD) и продукция животноводства (241705,8 тыс. USD).

Логистика. Львовская область стратегически расположена для развития международных торговых отношений. Ее территорию пересекают два важных транспортных коридора:

◇ коридор III (Брюссель — Ахен — Кёльн — Дрезден — Вроцлав — Катовице — Краков — Львов — Киев);

◇ коридор V Восток — Запад: (Венеция — Триест/Копер — Любляна — Марибор — Будапешт — Ужгород — Львов — Киев).

Через область проходит международная сеть железных дорог, связывающая столицы многих европейских стран. На ее территории находится действующий международный аэропорт Львов. Международные авиалинии связывают Львов с городами Ближнего Востока, Восточной, Центральной и Западной Европы, Северной Америки, и стран СНГ.

На западе Львовской области находится семь пунктов пропуска на границе с Польшей:

◇ 4 автомобильных погранперехода (Краковец, Шегини, Рава- Русская, Смильница);

◇ 3 железнодорожных погранперехода (Рава- Русская, Мостиска, Хыров).

Таблица 12.8. SWOT – анализ логистического потенциала Львовской области

Сильные стороны	Слабые стороны
• Положительная динамика ВВП в течение последних лет, растущая экономика • Стратегическое географическое положение, граница с ЕС (Польша). • Область пересекают международные транспортные коридоры (коридор III (Брюссель — Ахен — Кёльн — Дрезден — Вроцлав — Катовице — Краков — Львов — Киев); • коридор V Восток — Запад: (Венеция — Триест/Копер — Любляна — Марибор — Будапешт — Ужгород — Львов — Киев). • Развитая транспортная связь, активный грузопоток в ЕС. • Хорошо развитая промышленность, в области находятся крупные предприятия • Экспорт в ЕС доминирует над экспортом в страны СНГ	• Объемы экспорта продукции машиностроения и металлообработки недостаточны для более твердого присутствия компаний Львова на рынке ЕС • Необходимость модернизации процессов производства и значительные капиталовложения, чтобы выдержать конкуренцию с европейскими производителями • Изменчивая политическая ситуация в Украине, которая является трудно предсказуемой (Таможенный союз или зона свободной торговли с ЕС?)
Возможности	Угрозы
• Потенциал для сотрудничества между львовскими компаниями машиностроения дает возможность развить производственные мощности и увеличить экспортные объемы в Европу • Сотрудничество между львовскими компаниями и компаниями из Восточного Бранденбурга как дилеров или деловых партнеров в Европе • Хорошая транспортная инфраструктура, удобное географическое положение, а также интенсивные грузопотоки обеспечивают возможность увеличения объемов торговли между Львовской областью и европейскими странами • После установления сотрудничества с компаниями в Восточном Бранденбурге львовские предприятия могут использовать этот регион как ворота на европейский рынок, что поспособствует развитию торговых и логистических связей между Львовом и Восточным Бранденбургом	• Существует вероятность, что объемы экспорта продукции металлообработки и машиностроения не будут должным образом увеличиваться, чтобы открыть представительство или развить производственные мощности в Европе • Возможная нехватка ресурсов львовских компаний для дальнейшего развития и открытия представительств в Европе • Возможное несоответствие львовских товаров требованиям, предъявляемым к товарам в Германии и в Европе в целом.

Крупнейшими логистическими компаниями Львовской области являются СП «Rosan» (Украина – Канада), TNT Express, DHL, UPS, ООО «Бей Транс», ООО «GalTrans – Logistic», компания «Ras – Logistic» и компания «E Van Wijk». (Источник: Инвестиционный веб-портал Львовской области: Инвестиции в Львовскую область. <http://www.invest-lvivregion.com/>).

Мультимодальные перевозки становятся все более и более популярным в Украине. Контейнерные перевозки являются одним из самых перспективных средств грузоперевозок. Так, Львовское отделение украинских железных дорог открыло контейнерный терминал на станции Мостиска — 2 (Львовская область). Терминал был открыт в 2007 году для лучшей обработки грузов, следующих из Польши в Украину.

Подводя итог можно констатировать, что в Львовской области развито машиностроение. Кроме того, оно является одной из наиболее развитых отраслей наряду с пищевой промышленностью. Эта тенденция наблюдается и при анализе товарной структуры экспорта, в которой экспорт продукции машиностроения составляет 22% всего экспорта.

Вместе с тем было установлено, что даже такая большая доля экспорта не гарантирует продвижения продукции компаний Львовской области в Европу. Одной из основных причин этого является отсутствие устойчивого спроса на продукцию компаний Львовской области в Европе, так как инженерные сектора и оборудование металлообрабатывающей отрасли требуют значительных инвестиций в целях соответствия уровню конкуренции на европейском рынке. В этой ситуации проще и дешевле работать с дилерами, так как такое сотрудничество является более гибким и налагает меньше обязательств.

SWOT – анализ логистического потенциала Львовской области приведен в Таблице 12.8.

12.6. Общее резюме для всех 5 областей

Во всех исследуемых регионах (Смоленск, Витебск, Брест, Омск и Львов) было налажено информационное взаимодействие с компаниями, работающими в металлургической промышленности и машиностроении. Исследование данных регионов позволило собрать информацию о потенциале возможного сотрудничества между регионом Восточный Бранденбург и этими областями.

Согласно ответам компаний, с которыми имела связь, некоторые из них интересуются дальнейшим развитием и продвижением своего бизнеса на Европейский рынок. Рассмотренные компании интересуются, главным образом, покупателями и распространителями своей продукции в Восточном Бранденбурге. Тем самым они страхуют себя от дополнительных расходов. Конкуренция на европейском рынке автомобилестроения очень высока и требует значительных инвестиций для соответствия нормам и стандартам ЕС, а также для удовлетворения запросов европейских потребителей. У некоторых из этих компаний уже есть партнеры в Германии или других европейских странах, что является удобным для них способом продажи собственной продукции в Европе без дополнительных расходов, используя лишь сотрудничество с дилерами.

Также было установлено, что у некоторых крупных предприятий имеется узко ориентированное производство. Большинство из них начало работать во времена Советского

Союза, и их задача состояла в том, чтобы снабдить внутренний рынок всей необходимой продукцией. Например, запасными частями для оборудования и автомобилей, произведенных именно на территории бывшего Советского Союза. Эти компании продолжают работать, используя прежние мощности, и спрос на такую продукцию приходится главным образом на страны СНГ. Некоторые компании работают только с государствами-членами Таможенного союза, однако их количество не велико. Полагаем, что это обусловлено рядом актов законодательства, нацеленных на интенсификацию торговых отношений с этими странами, предотвращая их от более активного сотрудничества с другими странами [Таблица 12.9].

Установлено также, что многие из опрошенных компаний работают только на внутреннем рынке и на рынках самых ближайших соседей, поскольку их продукция востребована только там. Другие компании хотели бы сотрудничать с компаниями в Восточном Бранденбурге и Европе, но они полагают, что их производство недостаточно конкурентоспособно, особенно по сравнению с немецкими производителями. Несмотря на большие объемы промышленного производства этих компаний вкпе с низкими ценами, у них есть сомнения относительно спроса на их продукцию на европейском рынке, поскольку она имеет более низкое качество и менее функциональна по сравнению с европейскими аналогами. Вообще, все современное оборудование высокого качества и функциональных возможностей они связывают с европейскими производителями, особенно из Германии. В случае модернизации собственного производства, компании из Беларуси, России или Украины импортируют оборудование именно из Европы.

Наряду с этим было установлено, что все же есть ряд компаний, расположенных в исследуемых регионах (главным образом в Беларуси), заинтересованных в открытии своих представительств. В основном эти компании уже в течение нескольких лет экспортируют свою продукцию в Европу и имеют прямых клиентов и хорошие контакты в Европе. Они лишь хотят убедиться, что представительство означало бы не только расходы, но и потенциальную прибыль. К сожалению, компаний, готовых принять такие решения в ближайшее время, не так и много.

Учитывая, что большинство компаний полагает, что их продукция не в полной мере соответствует европейским требованиям качества и функциональности, предполагаем, что металлургия и машиностроение Восточной Европы недостаточно конкурентоспособны на европейском рынке.

Таблица 12.9. Результаты обратной связи о возможности сотрудничества компаний исследуемых регионов с регионом Восточный Бранденбург

Область	Всего запросов	Заинтересованы в представительстве	Заинтересованы в сотрудничестве	Не заинтересованы	Информация отсутствует
Смоленская	29	0	6	10	13
Витебская	38	2	6	18	12
Брестская	35	0	10	15	10
Омская	32	1	3	23	5
Львовская	27	0	5	14	8

12.7. Потенциал логистических связей вдоль Панъевропейского коридора II

Ситуация с логистикой для торговли в направлении Восток-Запад очень зависит от положения в Польше как стране транзита. В этом контексте Польшу следует характеризовать как «узкое место» из-за ее слабой инфраструктуры, особенно в области железнодорожной транспортировки. Далее детальнее рассмотрим ситуацию с логистикой, чтобы оценить потенциал развития мультимодальных перевозок вдоль панъевропейского коридора II.

Польша имеет первостепенное значение при осуществлении интермодальной транспортировки между Западной Европой и Восточной Европой — особенно Россией, Беларусью и Украиной. Следует еще раз отметить, что Польша — «узкое место» для мультимодальной транспортировки между Западом и Востоком, так как основная доля перевозок по ее территории приходится на автомобильный транспорт. Развитие транспортной ситуации в Польше следует оценить как крайне важное для будущего развития транспортных систем в направлении «Восток-Запад».

Поэтому необходимо сделать краткий обзор ситуации с транспортировкой по территории Польши, чтобы оценить ее будущее развитие и факторы, влияющие на это. Перевозки автотранспортом — доминирующий тип транспортировки в Польше.

Однако в контексте проведенного исследования железнодорожная транспортировка служит важным индикатором возможностей мультимодальной транспортировки в Восточную Европу (Украину, Россию и Беларусь).

Мультимодальные перевозки в Польше, главным образом, используются в международном транзите — почти 80%, из которых почти 98%, связаны с использованием контейнеров, большинство из которых высотой 40 футов — 66%, а 20 футов — 34% (Источник: Министерство транспорта и строительства Польши: Стратегия транспортного развития до 2020 г с перспективой до 2030 г. (2011)). В 2012 г. в Польше 644600 транспортных единиц было связано с интермодальными перевозками, главным образом, с перевозками в контейнерах. 25% всех мультимодальных перевозок осуществлялось транзитом. Большинство из них использовало контейнеры высотой 40 футов или 20 футов.

При более тщательном рассмотрении маршрутов мультимодальных перевозок в пределах Польши, становится очевидным, что главные маршруты транзита проходят по оси «Север-Юг» между польскими портами Гданьска и Гдыни и промышленными центрами Силезии, расположенными на юге Польши. Только 11% мультимодальных перевозок приходится на транспортный коридор «Восток – Запад» через Малашевичи/Тересполь.

Согласно стратегии и оценкам Министерства транспорта Польши можно выделить оптимистический и пессимистический сценарий развития грузопотоков. Оптимистический сценарий подразумевает рост до 2030 года транспортировок железнодорожным транспортом на 32% и на 41% для автомобильных грузоперевозок; пессимистический сценарий подразумевает рост на 24% для железных дорог и 34% для автомобильного транспорта. Другие способы транспортировки не представляют интерес, так как рассматривается потенциал для взаимодействия между Восточным Бранденбургом и Восточной Европой.

Необходимо признать, что эта динамика касается транспортировки в целом, а не только мультимодальных перевозок. Следует отметить, что значительная доля перевозок сместится в сторону мультимодальных контейнерных перевозок. Эта тенденция уже сейчас отмечается в Польше, где доля мультимодальных перевозок быстро растет, однако доля мультимодальных перевозок относительно общего грузопотока все еще очень низка.

Прогноз. На основе приведенных фактов можно в общих чертах сделать прогнозы относительно будущего роста объемов транспортировки между Восточной Европой и ЕС. Прогноз основан на данных Стратегии транспортного развития и данных Управления железнодорожного транспорта:

- ◇ в 2011 году 644600 транспортных единиц в Польше было перемещено путем мультимодальных перевозок. Большинство из них в 40-футовых или 20-футовых контейнерах;
- ◇ 11% мультимодальных перевозок было осуществлено по панъевропейскому транспортному коридору II, что соответствует 70910 транспортным единицам;
- ◇ 25% мультимодальных перевозок в пределах Польши осуществлялись транзитом, что составляет 17727 транспортных единиц.

Учитывая официальный прогноз развития транспорта в Польше, прогноз развития объемов мультимодальных перевозок может быть следующим (Таблица 12.10).

Таблица 12.10 – Прогноз развития объемов мультимодальных перевозок

Тип	Минимум	Результат	Максимум	Результат
Железная дорога	+24%	+4254 транспортные единицы	+32%	+5672 транспортные единицы

Источник: Собственные вычисления

12.8. Выводы для Бранденбурга

Ситуация с интермодальными перевозками в Бранденбурге сложная. Большинство перевозок в Восточную Европу осуществляется автомобильным транспортом. Доля мультимодальных перевозок с использованием железнодорожного транспорта будет расти в будущем, но будет значительно ниже, чем доля перевозок автомобильным транспортом. Кроме того, можно предположить, что основной спрос на перегрузки будет существовать на восточной границе Польши. Для этого есть две причины: Беларусь использует для перевозок преимущественно железнодорожный транспорт, в то время как Польша в основном автомобильный. Во всяком случае, данная разница между обеими странами делает перезагрузку грузов с автомобильного на железнодорожный транспорт необходимой и уместной.

Бранденбург имеет стратегическое положение на панъевропейском транспортном коридоре. Но согласно торговым балансам рассмотренных регионов, большинство товаров импортируется из Западной Европы на Восток. А большая часть товаров из этих объемов производится в экономических центрах Западной и Южной Германии, так что

Бранденбург не определяет объем транспортируемого груза, но осуществляет в регионе перевалочные функции.

Более того: доминирующие автомобильные перевозки в «узком месте» — Польше, исходя из экономических потребностей, позволяющих транспортировать «от двери до двери», делают мультимодальные перевозки, особенно на восточной границе Германии, ненужными.

Правда, спрос на транспортные услуги может быть порожден местными компаниями-экспортерами, расположенными в самом Бранденбурге. Однако отсутствие крупного машиностроения и сталелитейной промышленности делает такую ситуацию маловероятной.

В настоящее время польская железнодорожная инфраструктура недостаточно модернизирована, что дает возможность использовать более быстрый транспорт за меньшую плату, из-за чего мультимодальные перевозки по железной дороге находятся в критическом состоянии. С другой стороны, в соответствии с польской стратегией модернизации, улучшения до 2030 года нельзя ожидать.

На фоне этой ситуации в пределах Польши естественно отсутствует потребность в перевозках с использованием различных видов транспорта из Восточного Бранденбурга. Ситуация очевидна, не смотря на планы Немецких железных дорог и России, построить полностью новую железнодорожную линию, пересекающую Польшу, чтобы улучшить транспортировку грузов по оси «Восток-Запад».

Восточная Европа в основном экспортирует продукты питания и свое сырье в страны, не входящие в СНГ, особенно в Европейский союз, в то время как Европейский союз в основном экспортирует машинную продукцию и ее запасные части, особенно в Омск, Брест и Смоленск. Поэтому основной потенциал для увеличения грузоперевозок в Восточный Бранденбург можно видеть в продукции пищевой и химической промышленности, которая нуждается в соответствующей перегрузке при транспортировке. Но эти отрасли в основном сосредоточены в Западной и Южной Германии, что обуславливает транзит грузов через данный регион. Расположение и развитие этих секторов бизнеса в данном регионе, вероятно, может увеличить объемы импорта в Бранденбург. Эти отрасли могут быть заинтересованы в создании представительств в Бранденбурге для того, чтобы быть ближе к своим клиентам. Бранденбург может быть интересен для этих компании из-за низкой стоимости связанных с этим расходов, но с другой стороны — Бранденбург в стороне от основных регионов производства.

Осуществление экспорта в Германию через Бранденбург в настоящее время не удастся наладить из-за опасения компаний из Восточной Европы в их конкурентоспособности на западноевропейских рынках. Эти опасения понятны, но в целом кажущиеся. Безусловно, существует спрос на продукцию (особенно продовольственную) из Восточной Европы в дополнение к существующим экспортируемым товарам. Однако эти продукты должны проходить соответствующий контроль. В то же время проект показал, что существует большой интерес к такому сотрудничеству и среди компаний Восточной Европы. В этой связи была бы полезна информационная кампания среди этих организаций с тем, чтобы вызвать у них больший интерес.

Другая возможность извлечь выгоду из трудной ситуации состоит в том, чтобы использовать Бранденбург как центр по перегрузке транспорта, прибывающего из Восточной Европы и идущего в такие государства как Франция, Великобритания или даже Испания.

У перегрузки с автомобильного на железнодорожный транспорт может быть смысл из-за большого расстояния, которое все еще нужно преодолевать в пределах Германии и стран назначения, объединенного хорошей, дешевой и доступной инфраструктурой. С этой целью Бранденбург должен искать соответствующие компании в пределах государств-членов ЕС, лучшими из которых были бы логистические компании, уже участвующие в грузопотоках «Восток–Запад». Это было бы хорошим выбором для Бранденбурга.

С проектом Восточного Бранденбурга было ознакомлено несколько восточноевропейских компаний. С этой целью проводились соответствующие маркетинговые исследования. Некоторые из этих компаний интересуются сотрудничеством с Восточным Бранденбургом. Восточный Бранденбург должен использовать созданную базу данных, чтобы пригласить эти компании к участию в совместных проектах. Существующие политические связи также должны использоваться, чтобы содействовать этим мероприятиям на официальном уровне. Участие политиков и заинтересованных компаний в проектах Бранденбурга должно активизировать торговые контакты и закрепить за регионом репутацию надежного партнера на западноевропейских рынках.

Необходимо также привлечь дополнительные ресурсы логистических компаний и центров в указанных областях, чтобы оптимизировать транспортные и торговые потребности этих регионов. Оба региона интересуются увеличением грузооборота, особенно в направлении из Восточной в Западную Европу, которое в настоящее время часто сопряжено с «пустыми» пробегами транспорта, что увеличивает затраты на транспортировку. Организация общественных дебатов по данной теме, возможно, в виде конференции, поднимет внимание и даст Бранденбургу хорошую платформу для позиционирования себя как надежного партнера.

ИССЛЕДОВАНИЕ СТРАТЕГИИ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ КОМПАНИИ ОТНОСИТЕЛЬНО ДОСТУПНОСТИ В РАЗНЫХ РАЙОНАХ ЕВРОПЫ

13.1. Концепция бизнес-сети

Сеть, в общем случае, представляет собой структуру, где некоторое число узлов связано друг с другом определенными потоками. В бизнес среде такие бизнес единицы, как производители, компании и поставщики могут рассматриваться как узлы. Каждый узел имеет свои преимущества в знаниях, ресурсах и соглашениях в различных формах (Håkansson, Ford 2002, p.133: How should companies interact in business network, Håkan Håkansson, David Ford, Journal of Business Research 55, 2002). Также, Соренсен утверждает, что «Сети состоят из субъектов (фирм), которые имеют в своём распоряжении ресурсы и осуществляют работы (виды деятельности). Работы направлены на других субъектов и через результирующее взаимодействие, субъекты направляют собственные ресурсы на определенные цели и получают доступ к ресурсам, контролируемым другими субъектами» (Sørensen, 1999: Business development through networking- An explorative study, Olav Jull Sørensen, International Business Economics Center for International Studies, Aalborg University, November 1999).

Бизнес-сеть можно отнести к отношениям в бизнесе, которые являются сложными и имеют тенденцию существовать длительное время. Взаимодействие между бизнес-единицами по поводу покупки, продажи и кооперации порождает и развивает отношения. Взаимодействие между субъектами может привести положительные или отрицательные импульсы в их отношения. Если это взаимодействие было позитивным, то отношения могут стать теснее, а бизнес единицы могут перейти к следующему этапу отношений — к кооперации и к большим масштабам совместного использования ресурсов. Если же взаимодействие было негативным, то субъект может свернуть сотрудничество или найти другого субъекта для взаимодействия.

Причина существования сети заключается в том, что «ни у одной компании нет достаточно ресурсов, чтобы самостоятельно удовлетворить требование любого заказчика» (Håkansson, Ford, 2002, с.137). Необходимость вовлечения компании в сеть, зависит от того, как много видов деятельности она может осуществлять в цепи создания стоимости. Большинство компаний нуждается в поставщиках сырья и в 3PL компаниях для поставки своих товаров, а многие испытывают потребность в передаче производств, распределения и сервиса другим компаниям-агентам (аутсорсинг), поскольку не обладают достаточными ресурсами и возможностями, чтобы сделать все самим.

В наши дни бизнес-сеть стала шире также из-за интернационализации. Некоторые компании могут не иметь необходимые материалы или их слишком дорого получить в том районе, где открыто производство. Некоторые компании могут производить продукцию в стране, где труд ценится дешево, но продукция должна быть доставлена в другие страны, где находятся целевые клиенты. В настоящее время, очевидно, что многие компании

выбрали стратегию переноса производства в азиатские страны с дешевой рабочей силой, особенно в Китай, при транспортировке грузов для продажи на европейском или американском рынке. Некоторые из них покупают материалы в странах, где товары производятся, а другие вынуждены импортировать материалы из других частей мира, где качество материала лучше, несмотря на то, что покупать и доставлять их очень дорого. Таким образом, компании необходимо принять участие в работе сети, не только на родине, но и во многих зарубежных странах. Из-за этого бизнес-сети становятся все более и более сложными (Рисунок 13.1).

Как видно из Рисунка 13.1, бизнес-сети могут быть разделены по двум признакам деления на:

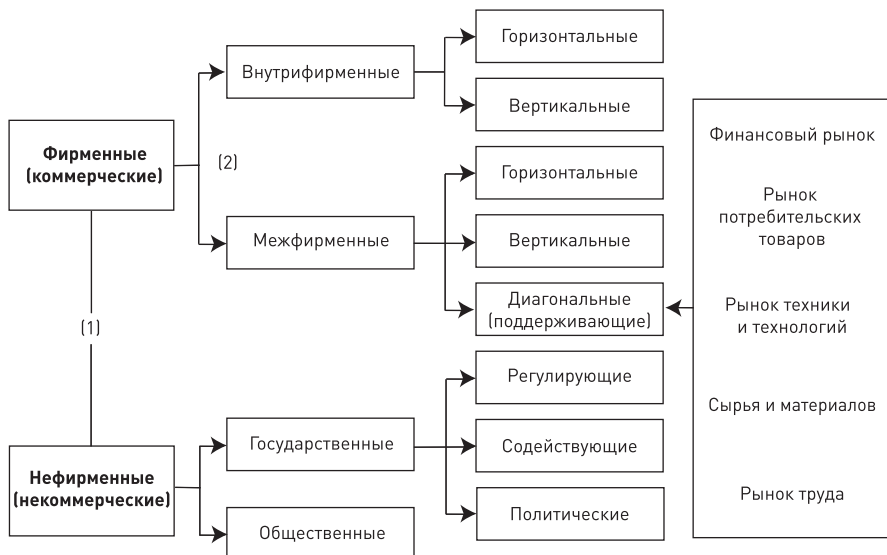
- ◇ фирменные и нефирменные [1];
- ◇ межфирменные и внутрифирменные [2].

Первый признак деления позволяет выделить сети, созданные:

- ◇ некоммерческими и общественными организациями (например, профсоюзами). В этих сетях некоммерческие организации дают информацию для фирм, чтобы им было проще вести бизнес в регионе. И выгоды от такого рода сети, как правило, значительнее для фирм, чем для некоммерческих организаций;
- ◇ государственными или общественными институтами в финансовой, политической и правовой системах.

Категории бизнес отношений. Источник: Sørensen, 1999: Business development through networking - An explorative study, Olav Jull Sørensen, International Business Economics Center for International Studies, Aalborg University, November 1999, c. 10]

Рисунок 13.1



Второй признак деления разделяет отношения на межфирменные и внутрифирменные. Межфирменные отношения делятся на горизонтальные, вертикальные и поддерживающие типы межфирменных отношений.

Межфирменные отношения — это связи между фокусной фирмой (принятой для анализа) и другими фирмами. Как видно из Рисунка 13.1 отношения охватывают различные рынки, с которыми фирма взаимодействует: финансы, потребительские товары, техника и технологии, сырье и рабочая сила. Следует отметить, что для фирмы ее клиенты также являются звеном в бизнес-сети. Хотя Рисунок 13.1 не показывает явно связь между фирмами и клиентами, она является важной частью сети, как известно из теории управления взаимоотношениями с клиентами (CRM).

Внутрифирменная сеть относится к взаимосвязи между различными отделами или бизнес-единицами фирмы. Чем больше размер фирмы, тем сложнее ее внутренняя сеть, особенно в многонациональных фирмах. Поскольку сети в целом и бизнес-сети в частности стремятся к длительному существованию, очень важно, чтобы субъекты в сети укрепляли доверие друг к другу. «Доверие, в конце концов, позволяет, по меньшей мере, сэкономить на транзакционных издержках» (Sørensen, 1999: Business development through networking- An explorative study, Olav Jull Sørensen, International Business Economics Center for International Studies, Aalborg University, November 1999, с. 11). Под этим понимается тот факт, что в бизнесе транзакционные издержки существуют всегда, и особенно, когда фирма входит на новый рынок, о котором она знает не много, или когда она хочет сотрудничать с новыми партнерами. Для того, чтобы обеспечить долгосрочное сотрудничество, партнеры, вероятно, некоторое время работали вместе и завоевали доверие друг друга. Доверие является очень важным фактором для создания тесных отношений и прочной сети между фирмами. Долгосрочные отношения помогут фирмам снизить оппортунизм и попытаться помочь друг другу. Обретение доверия одного партнера может создать еще и возможность сотрудничества с другими. И напротив, потеря доверия со стороны партнера может означать, что фирма не сохранила свою честь и возможность вести бизнес. Кроме того, бизнес-сеть может помочь фирмам снизить степень неопределенности.

Тип доверия, который помогает фирмам сократить оппортунизм и уменьшить транзакционные издержки, называется доверие «доброй воли». Оно определяется как чья-то добросовестность, благие намерения и честность. Речь идет о том, есть ли у фирмы репутация честного ведения бизнеса с заботой о благосостоянии своего партнера в альянсе (Trust, control, and risk in strategic alliances: an integrated framework, T.K. Das and Bing-Sheng Teng, Organization Studies 2001, с.256).

Когда фирма хочет войти на новый рынок, самый большой вопрос в том, как точно получить прибыль от этого. Проявляя активность в бизнес-сетях, компании могут получить доступ к полезной информации, вступая в контакт с субъектами сети, которые имеют знания и опыт работы на рынке. В теории стратегии проникновения на рынок, Холленсен описывает различные способы для фирм начать сотрудничество с местными субъектами на внешних рынках. Фирма может проникнуть в страну при помощи агента, который осуществляет для фирмы один или несколько видов деятельности в цепи добавленной стоимости. Фирмы могут выбрать маркетинг и сбыт для передачи на аутсорсинг местным агентам, потому у них больше знаний о местных клиентах. Другие фирмы выбирают производство для передачи на аутсорсинг и акцентируют внимание только на продаже и по-

слепродажном обслуживании. Многие фирмы создают совместные предприятия с другими фирмами на зарубежных рынках в целях повышения капитала и создания более сильного бренда (Hollensen 2007: Global marketing, Svend Hollensen, fourth edition, 2007).

Эти виды кооперации с местными партнерами помогают фирме снизить инвестиционные затраты, получать большую гибкость относительно ресурсов и капитала. Чтобы сотрудничать в долгосрочной перспективе с местным партнером, фирма и ее партнер должны доверять друг другу. Наряду с упомянутом доверием доброй воли, есть и другой тип доверия — доверие «компетентности». Оно дает чувство уверенности, что партнер способен доводить до конца решение поставленных задач, а интенсивность риска такого альянса будет восприниматься как относительно низкая (Trust, control, and risk in strategic alliances: an integrated framework, T.K. Das and Bing-Sheng Teng, Organization Studies 2001, с. 258).

Разница между доверием доброй воли и компетентности в том, что первое помогает фирме снизить риск отношений в кооперации. С другой стороны, доверие компетентности снижает риск производительности. Следует отметить, что сотрудничество в бизнес-сети требует от фирм научиться сотрудничать со своими партнерами относительно делового поведения, разделения деятельности, инвестиций и т.д. (Holm, et, al., 1996: Business networks and Cooperation in International Business Relationships, Desiree Balnkenburg Holm, Kent Eriksson, Jan Johanson, Journal of International Business Studies, Vol. 27, No. 5, Global Perspectives on Cooperation Strategies (1996). Чем больше компании смогли узнать из предыдущей взаимной деятельности, тем легче она сможет достичь успеха на следующем этапе сотрудничества, и тем больше у нее возможностей для создания новой связи в целях расширения своей сети. В связи с интернализацией бизнес-сети, фирмы также должны узнать различия в политике, окружающей среде, культуре, поведении и способах ведения бизнеса иностранцев.

Как и в сети любого типа, в бизнес-сети субъекты друг с другом внутри сети тесно взаимосвязаны. Любые изменения, сделанные одним субъектом сети, будут влиять на структуру всей сети и могут потребовать от других субъектов также внести изменения. Из-за взаимосвязи в сети ее участник имеет возможность влиять на других, как и другие участники сети могут влиять на него. Это можно назвать «сила влияния фирмы», которая определяется как «способность влиять на партнеров, чтобы сделать то, что они не сделали бы, если они были вольны решать» (Sørensen, 1999: Business development through networking- An explorative study, Olav Jull Sørensen, International Business Economics Center for International Studies, Aalborg University, November 1999, с.9). Сила фирмы происходит от обладания ключевыми ресурсами, которые включают капитал, человеческие ресурсы, оборудование, знания, материалы и т.д. Чем ценнее имеющиеся ресурсы, тем больше сила влияния фирмы на другие. Фирма, которая не имеет или имеет менее ценные ресурсы, подвергается риску оказаться под влиянием других, имеющих ценные ресурсы. Фирма зависит от ценных ресурсов, но эти ресурсы не всегда имеются в распоряжении фирмы (Pfeffer and Salancik, 1978: The external control of organizations, a resource dependence perspective, Jeffrey Pfeffer and Gerald R. Salancik, 1978).

Сила влияния фирмы относительно ключевых ресурсов называется теорией ресурсной зависимости. Утверждается, что «теория ресурсной зависимости предоставляет прогнозы о широком диапазоне действий, которые организации берут на себя в ответ на зависимость от ресурсов» (Casciaro & Piskorski, 2005: Power imbalance, mutual dependence

and constraintabsorption: a closer look at Resource Dependence Theory, Tiziana Casciaro and Mikolaj Jan Piskorski, Harvard University, 2005, с. 167). Более мощные фирмы могут влиять на своих партнеров, чтобы организовать более длительное сотрудничество на лучших условиях для себя. И, напротив, фирма может оказываться под негативным воздействием, например, чтобы уменьшить цены продажи. Проблемой для фирмы является разработка стратегии, которая позволяет оказывать влияние на других участников в своей бизнес-сети, и испытывать их влияние только в позитивном ключе. Бизнес-сеть может быть использована фирмой как инструмент развития, улучшения положения на рынке, захвата большей рыночной доли и устранения своих конкурентов.

13.2. Бизнес-сеть в логистической отрасли

В связи с ростом торговли и интернационализации, логистика становится все более важной отраслью (Cui & Hertz, 2011: Networks and capabilities as characteristics of logistics firms, Lianguang Cui, Susanne Hertz, Industrial marketing management, 2011). В настоящее время большинство фирм передает логистический услуги на аутсорсинг логистическим провайдерам, чтобы сосредоточиться на своей основной деятельности. Фирме это дает большую выгоду, потому что на рынке представлено множество логистических провайдеров, которые конкурируют между собой как по качеству, так и по цене услуг.

Есть много видов логистических услуг, которые фирмы могут выбрать, например, предложения поставки сырья, товаров до двери для клиентов, товаров в магазины, международные перевозки и т.д. Как уже упоминалось ранее, интернационализация принесла огромные возможности для фирм по всему миру для связи и совместной деятельности. Поэтому логистика это та отрасль, которая получает много выгоды от интернационализации за счет доведения товаров производителя из одной страны в другую.

Поставщиков логистических услуг можно разделить на три группы: провайдеры (3PL фирмы), посредники и транспортные агентства-субподрядчики (Cui & Hertz, 2011: Networks and capabilities as characteristics of logistics firms, Lianguang Cui, Susanne Hertz, Industrial marketing management, 2011).

Важно проводить различие между разными типами поставщиков логистических услуг, поскольку они отличаются по способности предоставлять услуги, и они совершенствуют знания и опыт работы в различных сегментах рынка. Таким образом, разные типы поставщиков логистических услуг ведут нас к различным видам сети с различными типами клиентов и конкурентов. Провайдеры услуг вида 3PL преимущественно инвестируют в склады, IT-системы и предложение услуг с высокой добавленной стоимостью. Их основной вид деятельности — координирование работы с транспортными агентствами, логистическими посредниками и другим видами логистических фирм, чтобы обеспечить наилучшее логистическое решение для клиента. Логистическим фирмам-посредникам свойственно инвестировать в IT-системы и представительства. «Их основная компетенция заключается в консолидации продуктов и связывание перевозчиков и клиентов» (Cui & Hertz, 2011: Networks and capabilities as characteristics of logistics firms, Lianguang Cui, Susanne Hertz, Industrial marketing management, 2011, с.1006). Транспортные агентства в основном инвестируют в покупку транспортного оборудования, заключение соглашений с водителями, рабочую силу и строительство терминалов. Их основные знания – как переместить продукцию из точки А в точку Б наиболее эффективным путем.

Исходя из разных подходов к инвестированию не все логистические фирмы физически способны осуществлять все виды логистической деятельности. Они могут передать на аутсорсинг один или более видов деятельности другим логистическим фирмам, которые имеют лучшие активы, знания, опыт и сеть.

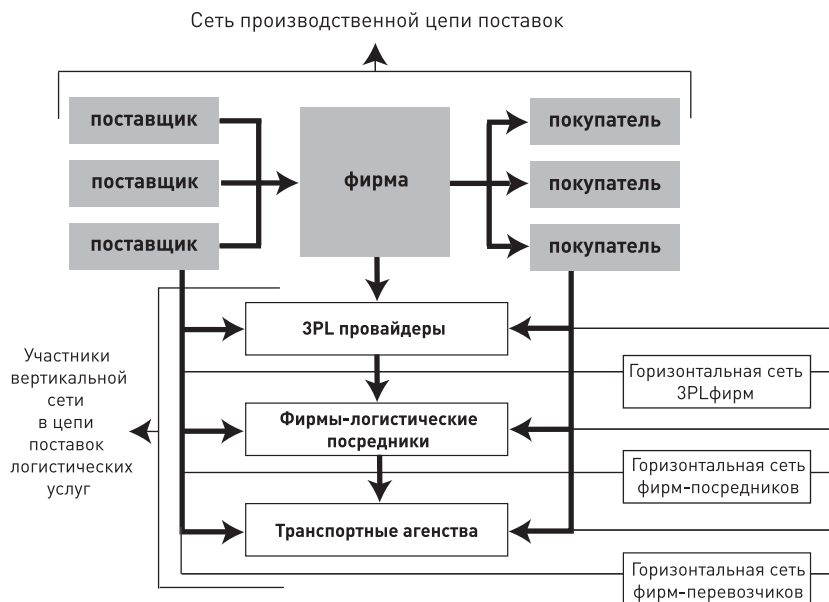
На Рисунке 13.2 показана связь между тремя видами логистических фирм и фокус-ной фирмой в вертикальных и горизонтальных сетях.

Как видно, 3PL фирмы остаются ближайшими к фокусной фирме, в качестве которой может рассматриваться любая фирма-производитель, которая нуждается в логистических услугах. Причина в том, что основной специализацией 3PL фирм является предоставление логистических решений. Они могут вообще не иметь оборудования и сотрудников для выполнения работы, но они наилучшим образом осведомлены о регионе, а также имеют опыт того, в какой погрузке и транспортировке нуждаются различные типы товаров.

После получения согласия от фокусной фирмы о принятии логистического решения 3PL фирма может связаться с логистическими посредниками и / или транспортными агентствами, чтобы помочь им войти в контакт с местным агентом, обеспечить транспортные средства и водителей. Этот тип сотрудничества представлен вертикальной сетью участников логистической цепи поставок, где «логистические субъекты выступают поставщиками и клиентами друг по отношению к другу» [Cui & Hertz, 2011: Networks and capabilities as characteristics of logistics firms, Lianguang Cui, Susanne Hertz, Industrial marketing management, 2011, с. 1007].

Рисунок 13.2

Производственная цепь поставок и сеть логистических фирм во взаимодействии.
Источник: Cui & Hertz, 2011: Networks and capabilities as characteristics of logistics firms, Lianguang Cui, Susanne Hertz, Industrial marketing management, 2011



Другой тип сети, как показано на Рисунке 13.2, — это горизонтальная сеть, которая состоит из логистических фирм отдельных видов. Так, например, горизонтальная сеть 3PL фирм — это сеть, связывающая одни 3PL фирмы с другими 3PL фирмами. Аналогично сеть посреднических фирм и сеть агентств-перевозчиков. Под горизонтальной сетью понимается кооперация между логистическими фирмами, которые предлагают более или менее одинаковый сервис для клиентов. Такая кооперация может возникнуть по причине того, что фирма хочет усилить свои позиции на сложившемся рынке благодаря сотрудничеству с другой фирмой. За счет этого фирма получит поддержку от своего партнера в виде финансов, человеческих ресурсов и раздела клиентов. А так же причиной может быть желание фирмы проникнуть на новый рынок, где ей необходима поддержка логистического партнера того же типа, что бы понять рынок и клиента, определить стратегию, обеспечивающую успех.

Горизонтальная сеть образуется только между фирмами, которые похожи в организационной структуре и в способе оказания логистических услуг. Иными словами, кооперация между 3PL фирмой и, например, посредником не является горизонтальной сетью. Такая сеть относится к вертикальному виду сети.

Наряду с вертикальной и горизонтальной сетями, существует еще один тип сети, в которой может находиться любая фирма, независимо от того является ли она логистической или нет. Это сеть с участием поставщиков, клиентов и многих других организаций. Этот тип сети довольно сильно отличается от различных типов логистических фирм, потому что они имеют дело с разными клиентами в различных сегментах рынка. В этой сети, перевозчики имеют взаимосвязи с производителями транспортных средств, чтобы купить их с наилучшим соотношением цены и качества. Они также могут иметь связи с водителями, которые имеют опыт и специализируются на вождение различных типов грузовиков, например негабаритных. Сеть логистических фирм-посредников может быть в личном контакте со многими лицами в различных странах, включая лиц в государственных учреждениях. Это дает таким фирмам лучшую возможность предоставлять клиентам самую достоверную информацию о регионе, например, о транспорте, инфраструктуре, политических вопросах и т.д. С другой стороны, сеть 3PL фирм может иметь деловые связи с различными промышленными компаниями, которые потенциально нуждаются в транспортировке.

В общем, можно видеть, что сеть логистической отрасли в целом похожа на корпоративную сеть, потому что они обе состоят из горизонтальных и вертикальных связей. Это означает, что субъекты бизнеса в целом и особенно в логистической отрасли могут иметь связи с субъектами аналогичной отрасли, чтобы обрести поддержку своей деятельности. Кроме того, они также контактируют со многими другими субъектами из разных отраслей, в том числе некоммерческого сектора и государственных учреждений, чтобы обеспечить добавленную стоимость своей продукции и услугам и повысить удовлетворенность клиентов.

Как было отмечено, отношения в сети создают возможности для фирмы для пополнения своих ресурсов и расширения бизнеса. Тем не менее, они могут влиять на фирмы в негативном ключе. Перемены в структуре и организации сети могут дорого обойтись фирме, которая вынуждена измениться, чтобы оставаться на своем месте в сети. Это не только финансовые затраты, но и время, человеческие ресурсы и др. Это также может затрагивать контрактные соглашения между фирмами в разных странах (Håkansson & Ford, 2002).

13.3. Стратегия «голубого/алого океана»

Существует много теорий и бизнес-литературы, в которой спорят о конкуренции на рынке. Традиционно, единственным способом выживания для фирмы является прямое соперничество с другими фирмами по поводу захвата большей доли на существующем рынке. Конкуренция становится все более беспощадной, и рынок превращается в кровавый алый океан (Kim & Mauborgne, 2005: Blue Ocean Strategy: How to Create Uncontested Market Space and Make Competition Irrelevant, W Chan Kim and Renee Mauborgne, Harvard Business School Press, 2005).

Тем не менее, не так давно было высказано мнение, что лучший способ выжить на рынке для фирмы, это сделать ее конкурентов неуместными. Это означает, что фирма должна быть новаторской, чтобы создать для себя новый рынок с уникальным товаром. Такой рынок называется «голубой океан». Он имеет огромные потенциальные возможности для фирм, чтобы развиваться на нем, но он не существует на рынке явно. «Это неизвестное рыночное пространство» (Kim & Mauborgne, 2005: Blue Ocean Strategy: How to Create Uncontested Market Space and Make Competition Irrelevant, W Chan Kim and Renee Mauborgne, Harvard Business School Press, 2005, с.4). Рынок голубого океана не всегда создается совершенно новым товаром. Он также может быть создан путем продвижения за рамки алого океана, через разработку изделий более высокого уровня и привлечения новых сегментов.

Таблица 13.1 показывает сравнительную характеристику стратегии «алого океана» и стратегии «голубого океана».

Таблица 13.1. Сравнительная характеристика стратегии «алого океана» и стратегии «голубого океана»

Стратегия «алого океана»	Стратегия «голубого океана»
Бороться в существующем рыночном пространстве	Создать свободное от конкуренции рыночное пространство.
Победить конкурентов	Сделать конкуренцию неуместной
Эксплуатировать существующий спрос	Создать новый спрос и овладение им
Создать компромиссное соотношение между ценностью и издержками	Разрушить компромиссное соотношение между ценностью и издержками
Построить всю систему деятельности фирмы в зависимости от стратегического выбора, ориентированного либо на дифференциацию, либо на низкие издержки	Построить всю систему деятельности фирмы в соответствии с задачей одновременного достижения дифференциации и снижения издержек

Источник: Kim & Mauborgne, 2005: Blue Ocean Strategy: How to Create Uncontested Market Space and Make Competition Irrelevant, W Chan Kim and Renee Mauborgne, Harvard Business School Press, 2005, с.18

В алом океане, фирмы вынуждены конкурировать друг с другом на уже созданном рынке. А фирмы в голубом океане создают рыночное пространство для себя и они в состоянии построить рынок так, как они хотят. В алом океане, фирмы пытаются победить конкурентов и эксплуатируют существующий спрос клиентов, в то время как в голубом океане фирмы создают новый спрос. Поскольку синий океан создается фирмой как уникальный, то эта фирма сталкивается с гораздо меньшими угрозами от конкурентов на этом рынке и получает контроль над всем рынком.

Осознавая жесточайшую конкуренцию, в настоящее время многие фирмы стараются выплыть из алого океана и попытаться создать голубой океан. Тем не менее, не все из них успешны в деле освобождения от конкурентов. Ким и Мауборгне утверждали, что победителей и проигравших в создании голубых океанов различает их подход к стратегии

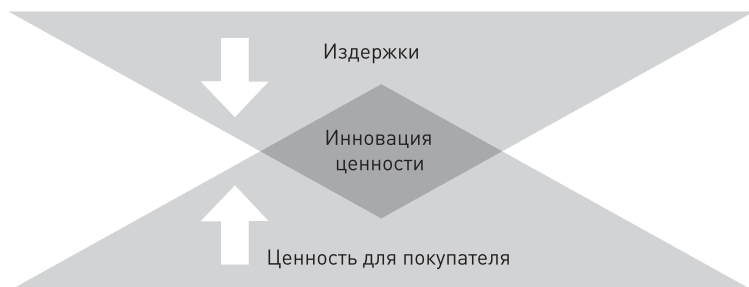
Победитель будет использовать не конкуренцию, а инновацию ценности (value innovation) как исходный пункт в разработке стратегии голубого океана. «Инновация ценности является краеугольным камнем стратегии голубого океана» (Kim & Mauborgne, 2005: Blue Ocean Strategy: How to Create Uncontested Market Space and Make Competition Irrelevant, W Chan Kim and Renee Mauborgne, Harvard Business School Press, 2005, с.12). Такая инновация собирается создать резкое изменение ценности для клиентов и для фирм, для того, чтобы открыть новый рынок, который не существовал раньше. Понятно, что обычно фирмы предоставляют продукты с дополнительной ценностью по более высокой цене или продукты с приемлемой ценностью по низкой цене. Тем, кто пытается создать стратегию голубого океана, будет пытаться создать различные продукты по низким ценам. Это позволяет фирме максимизировать прибыль, как только она станет доминировать на рынке с уникальными продуктами, и минимизировать затраты. Инновацию ценности можно проиллюстрировать Рисунком 13.3.

Как видно на Рисунке 13.3, инновация ценности является результатом давления вниз издержек и нарастания ценности для покупателя. Следует подчеркнуть, что инновация ценности должна быть сделана так, чтобы принести пользу как клиентам, так и фирме. Как доказано, на традиционном конкурентном рынке фирмы должны сделать себя конкурентоспособными либо благодаря низкой цене или дифференциации (Kotler and Keller, 2006: Marketing management, Phillip Kotler and Kevin Lane Keller, Pearson Prentice Hall, 2006). Тем не менее, как утверждается в стратегии голубого океана, что фирма должна создать инновацию ценности, которая является комбинацией дополнительной ценности, как для клиента, так и для себя (за счет снижения стоимости).

Речь идет не только о защите фирм от потенциальных конкурентов, которые могут прийти позже на рынке с аналогичными продуктами, но и о максимизации прибыли фирм за счет инновационной продукции. Победителем на рынке голубого океана является тот, кто создает и способен все время удерживать рынок в форме голубого океана, что очень трудно выполнить. Всегда найдутся фирмы, которые в состоянии освоить технологию и де-

Инновация ценности: краеугольный камень стратегии голубого океана.
Источник: Kim & Mauborgne, 2005: Blue Ocean Strategy: How to Create Uncontested Market Space and Make Competition Irrelevant, W Chan Kim and Renee Mauborgne, Harvard Business School Press, 2005, с.16.

Рисунок 13.3



вать такие же, по крайней мере, подобные продукты по более низкой цене. Фирмам остается быть инновационными все время, чтобы улучшать не только продукты, но и другие связанные виды деятельности, например маркетинг, продажи и сервис, брендинг и т.д.

13.4. Управление взаимоотношениями с клиентами

Управление взаимоотношениями с клиентами может быть определено как «процесс тщательного управления подробной информацией об отдельных клиентах и всех «точек касания» с ними, чтобы максимизировать лояльности клиентов. Точки касания с клиентами это любой момент, когда клиент сталкивается с брендом и продуктом» (Kotler and Keller, 2006: Marketing management, Phillip Kotler and Kevin Lane Keller, Pearson Prentice Hall, 2006, с. 152).

В логистической отрасли точкой касания может быть информация, которую клиенты получают от логистических провайдеров о расписании поездки, обновлении трафика, региональной политике пересечения границ и т.д. Управление взаимоотношениями с клиентами рассматривается как очень важный элемент в бизнес-стратегии фирм, поскольку они всегда хотят сохранить отношения с существующими клиентами длительное время. В этом одна из причин, почему клиенты должны рассматриваться как звено в бизнес-сети фирмы.

Это исследование включает в себя управление взаимоотношениями с клиентами потому, что эта теория связана со стратегией алого / голубого океана. Фирма, которая находится в голубом океане, не имеет непосредственных конкурентов, а если и имеет, то мало. Фирма из алого океана испытывает жесткую конкуренцию со стороны многих соперников и должна отвоевать клиентов у других фирм. Поэтому в алом океане управление взаимоотношениями с клиентами является чрезвычайно важным, т.к. фирма хочет получить новых клиентов. Котлер заявил, что «управление взаимоотношениями с клиентами является важным, поскольку одним из основных факторов прибыльности компании является совокупная стоимость клиентской базы компании» (Kotler and Keller, 2006: Marketing management, Phillip Kotler and Kevin Lane Keller, Pearson Prentice Hall, 2006, с. 153).

Котлер также предлагает шаги, с помощью которых фирмам следует увеличить ценность своей клиентской базы, а именно:

- ◇ снижение темпов ухода клиентов или увеличение удовлетворенности клиентов. Это может быть достигнуто путем отбора и обучения сотрудников быть конкретными, отвечая на вопросы о компании, продукции и услугах;
- ◇ повышение долговечности отношений с клиентами. Предполагается, что фирма должна попытаться интегрировать своих клиентов в свою деятельность. Фирме следует рассматривать клиента в качестве партнера, особенно в секторе B2B, а также попытаться вовлечь клиентов в процесс усовершенствования своих изделий и услуг. Это демонстрирует, что фирма уважает своих клиентов;
- ◇ усиление потенциала роста каждого клиента. Фирме следует увеличить продажи клиентам для того, чтобы сохранять их лояльность к бренду фирмы. Это может быть сделано через установление более низкой цены, поощрительные подарки и дополнительные выгоды;
- ◇ превращение низко-прибыльных клиентов в более выгодные, либо прекращение дел с ними. В некоторой конкретной отрасли, где у фирмы нет возможности заработать

- много при реализации небольшого количества продукции, очень важно, чтобы фирма подписывала более крупные и долгосрочные контракты с клиентами, чтобы быть уверенной, что она может получать прибыль и удерживать клиентов длительное время;
- ◇ выгодное дополнительное внимание клиентам с высокой ценностью. С особо ценными клиентами следует постоянно связываться и напоминать как можно чаще о фирме. Это может быть подарок в праздники, поздравления и приглашение на события.

Для того чтобы быть успешным в управлении взаимоотношениями с клиентами, фирма должна знать о своих клиентах: их поведение, их потребности, мотивы, ожидания и требования (Gebert et.al, 2003). Фирма получает эти знания в процессе общения с клиентами и во время построения отношений с ними. Чем больше фирма может передать сведений в базу знаний, тем лучше сможет понять своих клиентов и повысить уровень взаимоотношений с ними.

13.5. Концепция доступности

Оксфордский словарь определяет «доступность», как возможность быть достигнутым или войти (Oxford dictionary online). Поскольку этот проект касается логистики, термин доступность обсуждается в основном относительно этой отрасли. На основании определения доступности и понимания логистики, предполагается, что доступность в логистической отрасли имеет отношение к степени вхождения, перемещения в регионе, и возможности использовать благоприятные условия в регионе для того, чтобы поддерживать логистический бизнес и частных перевозчиков. Этот проект будет уделять больше внимания доступности региона Балтийского моря, который поддерживает логистический бизнес. Для того чтобы проанализировать доступность в регионе Балтийского моря, будут указаны основные препятствия и будет проанализировано, как они влияют на логистический бизнес.

Выявление проблем покажет насколько легко или трудно войти и перемещаться в регионе. Чтобы быть более конкретным, основные проблемы выводятся из опроса фирм «ICT Logistics» и Белинтертранс. Эти интервью также дадут некоторые бизнес-идеи для анализа того, как проблемы воздействуют на логистическую отрасль и частные логистические компании.

Согласно «ICT Logistics» основные проблемы, с которыми компания сталкивается, это: политика/государственное управление, инфраструктура и рыночный спрос. Хотя есть, конечно, еще много мелких проблем, с которыми логистическая компания сталкивается в бизнесе, но этот проект будет описывать и анализировать только эти три проблемы, так как они являются основными практически для всех логистических компаний. Также будет рассмотрен уровень развития логистических центров в странах-партнерах проекта ACL. В следующем подразделе определим значение понятия «логистический центр» и причины, по которым желательно изучить уровень их развития в разных странах.

13.6. Концепция логистического центра

«Логистический центр — центр, расположенный на непосредственно связанной с шоссе территории, где все виды деятельности, связанные с транспортом, логистикой и распределением товаров для национального и международного транзита, осуществляются различными операторами на коммерческой основе. Операторами могут быть как

владельцы, так и арендаторы зданий и оборудования (склады, распределительные центры, площади для складирования, офисы, автосервисы и т. д.), которые построены здесь. Для того чтобы соответствовать правилам свободной конкуренции, логистический центр должен открыть доступ всем компаниям, участвующим в деятельности, изложенной выше. Логистический центр также должен быть оснащен всеми видами оборудования для проведения указанных операций. Если это возможно, он должен включать услуги общественного пользования для персонала и оборудования пользователей.

В целях стимулирования интермодальной перевозки для грузообработки, логистический центр предпочтительно должен обслуживаться множеством видов транспорта (железнодорожным, автомобильным, морским, внутренним водным, воздушным). Для обеспечения синергии и коммерческого сотрудничества, важно, чтобы логистический центр управлялся единственным и нейтральным юридическим лицом (предпочтительно на основе государственно-частного партнерства). Наконец, логистический центр должен соответствовать европейским стандартам и показателям качества, чтобы обеспечить основу для коммерческих и устойчивых транспортных решений» (Europlatforms, 2004: Logistics centers — direction for uses, a report by Europlatforms EEIG, January 2004).

Кроме того, некоторые исследователи определяют логистический центр в соответствии с его функцией: «логистический центр – особая территория, где предоставляются такие услуги, как трансфер, хранение и распределение грузов по территории одной или нескольких стран, услуги таможенных посредников, страхование, техническое обслуживание и ремонт транспортных средств и т.д.» (Rimiene & Grundey 2007: Logistics Centre Concept through Evolution and Definition, Kristina Rimiene and Dainora Grundey, Engineering Economics, 2007, с. 91).

Логистический центр не является новой концепцией, поскольку он появился 30 лет назад. Со временем, логистика развивалась со значительными изменениями. Поэтому логистический центр также изменили, чтобы иметь возможность обслуживать современную логистическую отрасль. Используется большое количество названий при обсуждении логистических центров: логистический парк, транспортный центр, грузовая деревня, платформа грузового терминала, логистическая платформа и т.д.

В общем виде, исследователи рассматривают логистический центр как место, которое создает перспективы и условия для: «налаживания связей между различными транспортными узлами; конкретизации потребностей в новой инфраструктуре, тем самым увеличивая доступность; лучших условий для развития бизнеса, возможностей для инвестиций в новый транспорт и логистические решения, в том числе новые средства, управление окружающей средой, что обеспечивает возможности развития для пользователей логистического центра, и т.д.» (Bentzen, 2011: Logistics centres and freight villages-European experiences and perspectives, Kent Bentzen, 19 October 2011).

В настоящее время клиенты логистических центров могут видеть, что логистические центры являются не только складами, которые оказывают самые базисные услуги, такие как получение, хранение, отгрузка, они также предоставляют многие другие услуги с добавленной стоимостью, например банковские операции, страхование, таможенное оформление, АЗС и т.д. Услуги, предоставляемые логистическим центром, разнообразны и зависят от его размера и мощности. С тех пор как логистические центры перестали быть просто складами, они стали очень полезными для логистических компаний. На самом деле, многие из них предлагают дополнительно услуги с добавленной стоимостью (на-

пример, зарядку аккумуляторов, банковские операции, почтовые услуги, офисы и т.д.). Эти дополнения могут сделать бизнес логистических компаний проще и быстрее в районах, где рядом находится логистический центр. Поэтому в этом проекте логистический центр рассматривается как основной фактор повышения доступности стран-партнеров ACL.

Рассматривая перспективы, которые создаются с помощью логистического центра и концепции доступности, можно видеть, что доступность логистического центра имеет отношение к инфраструктуре и числу имеющихся в наличии способов транспортировки. Это означает, что логистический центр должен иметь возможности доступа как можно к большему числу железных и автодорог и портов.

Поэтому уровень доступности конкретного логистического центра может быть определен по количеству и качеству авто- и железных дорог и портов, с которыми соединен логистический центр. Возможности доступа логистического центра к дорогам можно измерить количеством различных типов дорог: местные дороги (1 полоса движения), муниципальные дороги (1–2 полосы), региональные дороги и национальная дорога/магистраль (2–4 полосы) (Vej regler, transportministeret: <http://vejdirektoratet.dk>).

Национальная дорога очень дорога для строительства, но она позволяет автомобилям двигаться по наибольшему числу полос (до 6 полос движения). По национальной дороге автомобиль может ехать быстрее, чем по дорогам другого типа, и поэтому загруженность товарами национальной дороги намного больше, чем локальной. Максимальная скорость на магистральной дороге составляет 110–130 км/ч, в то время как на местной дороге — 30–50 км/ч (Vej regler, transportministeret: <http://vejdirektoratet.dk>). Таким образом, можно видеть, что наиболее важным типом дороги, к которой должен иметь доступ логистический центр, является национальная дорога, а затем уже региональная, муниципальная дороги, и последней по важности является местная дорога.

Исходя из этого, предлагается система баллов для сравнения логистических центров по критерию «связи с дорогами». Логистический центр, который связан с одной местной дорогой, набирает 1 балл, с одной муниципальной — 2 балла, с региональной — 3 балла, а с национальной дорогой — 4 балла.

Система баллов также используется для сравнения по критерию «связи с железными дорогами».

Аналогично, связь логистического центра с железной дорогой может быть измерена количеством различных типов дороги: с однопутным путем с/без линии электропередачи и с двухпутным путем с/без линии. Следует понимать, что значимость соединения с железной дорогой оценивается на самом высоком уровне для двухпутного пути, оборудованном линией электропередачи (4 балла), затем следует двухпутный неэлектрофицированный путь (3 балла), далее однопутный путь с линией электропередачи (2 балла) и на последнем уровне однопутный неэлектрофицированный путь (1 балл).

Можно утверждать, что связь с железной дорогой важнее, чем связь с автодорогой, потому что железная дорога является более «дружественной» для окружающей среды, чем автодороги. Загруженность товарами железной дороги также выше, чем автодороги. Тем не менее, можно также утверждать, что автодорога лучше, т.к. она более гибкая для транспортных средств, чтобы попасть в логистический центр. В этом исследовании считается, что обе дороги, и авто и железная, важны для связи с логистическим центром, и они обе имеют свои преимущества. Поэтому они обе имеют одинаковый вес в балльной системе.

Кроме того, в настоящее время все больше и больше логистических центров пытаются обеспечить себя связью с морским портом и аэропортом. В докладе ЕС о важности портов говорится, что морские порты играют важную роль по оказанию содействия внешней торговли Европейского союза (90% от общего объема, с точки зрения веса) и обмену на внутренних рынках (40% от общего количества). Они предоставляют сервис для многих других отраслей промышленности и выступают как узловые точки интермодальных логистических цепочек, имеющих ключевое значение для устойчивого роста перевозок в Европе».

Авиатранспорт — быстрый и безопасный вид транспорта, как для пассажирских, так и для грузовых перевозок. Авиагрузы составляют 40% от стоимости мировой торговли. Связь логистического центра с морским портом и аэропортом оценивается для сравнения уровня развития центра. Тем не менее, данному типу связи не следует присваивать один балл, такой же, как и для связи с локальной дорогой. Предполагается, что логистический центр наберет пять баллов, если он соединен с морским портом или аэропортом.

Это приблизительное сравнение, потому невозможно соизмерить уровень развития, если логистический центр соединен с определенным типом автодороги, железной дороги, аэропортом и морским портом. Поэтому следует подчеркнуть, что балльная система здесь используется только для примерной оценки.

Количество баллов, присваиваемых логистическим центрам по критерию «возможность соединения с дорогами», приведено в Таблице 13.2.

Таблица 13.2. Балльная система оценки логистического центра по возможности соединения с дорогами (собственная разработка)

1 балл	2 балла	3 балла	4 балла	5 баллов
Местная дорога	Муниципальная дорога	Региональная дорога	Национальная дорога	Морской порт
Одноколейный путь без линии электропередачи	Одноколейный путь с линией электропередачи	Двухколейный путь без линии электропередачи	Двухколейный путь с линией электропередачи	Аэропорт

Кроме того, следует отметить, что в качестве элемента для измерения доступности логистического центра необходимо рассматривать число доступных в нем функций. Причина в том, что высокая доступность связана с лучшими возможностями. Чем больше услуг предлагает логистический центр, тем больше возможностей будет у клиентов. Бентзен и другие предлагают список наиболее важных видов деятельности, которые логистические центры в настоящее время должны осуществлять (Bentzen et.al, 2003: Best practice handbook for logistics centres in the Baltic Sea Region, Polish national committee for scientific research, 2003, с.59): общий грузовой терминал; склад временного хранения (storage hotel); контейнерный терминал; терминал — холодильная камера (cold store terminal); комбинированный терминал; краны; сервисный центр; компьютерный центр и узел связи; центр исследований и подготовки кадров на транспорте; склад для хранения опасных грузов; таможня; почта; органы ветеринарного надзора; услуги взвешивания и измерения; банк; аренда трейлеров; автозаправочная станция; гараж.

Чтобы сделать проще сравнение сервисных функций логистических центров, баллы начисляются каждой из вышеуказанных услуг. Чем больше функций у логистического центра, тем в большей мере он развит. Хотя, все функции не должны быть измерены одинаково. Некоторые из предлагаемых логистическими центрами функций или услуг чрезвычайно важны, и они требуются, чтобы вообще создать логистический центр (например, грузовой терминал). Другие функции менее важны, которые могут существовать в одном логистическом центре, но не существовать в других. Исходя из важности и обязательности функций логистики, они разделены на три группы (Таблица 13.3).

Таблица 13.3. Балльная система оценки сервиса (собственная разработка)

1 балл	2 балла	3 балла
почта; органы ветеринарного надзора; услуги взвешивания и измерения; банк; аренда трейлеров; автозаправочная станция; гараж	краны; сервисный центр; компьютерный центр и узел связи; центр исследований и подготовки кадров на транспорте; склад для хранения опасных грузов	общий грузовой терминал; склад временного хранения (storage hotel); контейнерный терминал; терминал – холодильная камера (cold store terminal); комбинированный терминал

Анкета была отправлена участникам проекта ACL с целью сбора информации о возможностях доступа и услугах трех логистических центров из их стран. Основываясь на этой информации, все баллы, которые логистический центр получил по каждому критерию, были суммированы, чтобы выяснить общий балл, который начислен для уровня сервиса. Исходя из баллов измерения уровня сервиса и возможности доступа, будет создана карта, на которой логистические центры будут размещены так, чтобы показать разницу в уровне их развития.

13.7. Анализ государственного управления

Очереди на границах. Очереди на границах, по всей видимости, одна из главных проблем для всех транспортных и логистических компаний, ведущих международный бизнес. Зачастую сотни грузовиков стоят на въезде и выезде из страны. Кроме того, количество грузовиков увеличивается перед праздниками. Несмотря на то, что созданы пропускные пункты, оснащенные самым современным оборудованием и инфраструктурой, на отдельных участках периодически продолжают существовать очереди.

Для их ликвидации необходима реконструкция пропускных пунктов путем расширения проезжей части, что позволит использовать одну из полос в качестве «зеленого» коридора. Эта технология широко используется в мире и ее целесообразно внедрить в Беларуси. При этом будет введена система каналов, позволяющая водителям не покидать транспортные средства, что позволит сократить время обработки. Например, в проекте реконструкции «Каменный лог» для прохождения пограничных формальностей будут созданы 16 каналов. Окончательный план реконструкции еще не готов, поэтому невозможно судить, в какой мере транспортный переход будет ограничен на время работ. Тем не менее, потребности перевозчиков будут приняты во внимание: транспортные потоки будут перенаправлены на другие пункты пропуска на белорусско-литовской границе.

Бюрократия в процедуре таможенной очистки. Об этом в ходе опроса компанией БЕЛИНТЕРТРАНС заявил г-н Игорь Бутко, сказав что «в ряде учреждений вы можете столкнуться с некоторыми бюрократическими проблемами», которые, являются узким местом для всех логистических компаний. Объем внешней торговли с Беларусью растет с каждым годом. За 2011–2012 годы совокупный товарооборот увеличился на 52%, а за последние десять лет — на 440%. В прошлом году, по сравнению с предыдущим транзит по дорогам через территорию Беларуси увеличился на 9,4%, а товарооборот увеличился на 13%. Для обеспечения эффективного таможенного контроля за растущим объемом товарооборота, белорусские власти внедряют современные технологии, сокращая время, затраченное на осуществление таможенных формальностей и оптимизируя их. Для этого реализуются несколько проектов. Одним из самых важных проектов в этом отношении является «Электронная таможня». В 2012 году с использованием технологии электронного декларирования обработано около 90% экспорта и 80% импорта. Среднее время таможенного оформления сократилось до 15 минут экспорта и до 45 минут при импорте.

Государственный таможенный комитет также внедряет проект по уплате таможенных платежей с использованием автоматизированной информационной системы Единого расчетного информационного пространства. Это позволит повысить работу бизнес-сообщества и активизировать обмен информацией с представителями деловых кругов, занимающихся внешней торговлей.

В целях упрощения процедурных требований, Государственный таможенный комитет подготовил проект Закона о таможенном регулировании в Республике Беларусь. В настоящее время он проходит заключительный этап рассмотрения и планируется, что вступит в действие с 1 апреля 2014 г. Документ станет основой таможенного законодательства Республики, вобрав в себя лучший опыт таможенных служб мира и приняв во внимание предложения бизнес-сообщества по упрощению процедурных требований, минимизации времени и затрат, уменьшению количества документов, используемых для таможенного оформления. Проект закона содержит положения, направленные на сокращение количества документов, необходимых для подачи и регистрации таможенной декларации.

Виза для водителей и разрешения для транспортных поездок. Водителю, который имеет гражданство ЕС, нужна виза на въезд в страну, не входящую в ЕС, и наоборот. Хотя имеется ряд исключения для некоторых стран. Так, можно приехать в Россию на 90 дней без визы для тех, кто прибывает из СНГ и таких стран как стран Азербайджан, Казахстан, Молдова, Таджикистан, и других.

Необходимо отметить, что некоторые из стран СНГ важны для транзитных перевозок между Россией и Европой, например, Украина. По информации Министерства иностранных дел Российской Федерации безвизовый режим пребывания на 90 дней в 180-дневный срок в России также касается европейских граждан, за исключением Дании, Великобритании и Ирландии. Кроме того, должно быть получено разрешение для рейса (где указывается, какой тип товаров, сколько они стоят, и т.д.). В общем, этот вопрос не является большой проблемой для транспортных логистических компаний, потому что они могут планировать обращение за визой заблаговременно.

Вместе с тем имеется проблема в отношении разрешений на поездки (квоты) потому, что в некоторых странах защищают национального автоперевозчика. Так, в 2010 году Россия сократила польскую квоту разрешений на сухопутные грузоперевозки в Россию

с 190 000 до 150 000. Уменьшение квот сократило перевозки грузов в Россию польскими компаниями.

С другой стороны, многие страны пытаются уменьшить количество импортных товаров, ввозимых с рынков с дешевой рабочей силой, потому что низкая цена таких товаров наносит вред товарам отечественного производства. Подобным образом Россия защищает свои товары от наплыва дешевых товаров из Китая, Вьетнама, Камбоджи и др.

Возврат НДС в Беларуси. Сумма НДС, подлежащего уплате компанией, определяется как разница между суммой выходящего НДС, рассчитанного на конец отчетного периода, и суммой налоговых вычетов (пункт 5 статьи 103 Налогового кодекса Республики Беларусь).

В случаях, предусмотренных пунктом 23 статьи 107 Налогового кодекса Республики Беларусь и в случаях, оговоренных в декретах законодательства Республики Беларусь, вычет НДС может быть сделан в полном объеме, несмотря на сумму исходящего НДС, рассчитанного после реализации товаров (работ, услуг), имущественных прав.

В других случаях вычет НДС должен быть с начала года до настоящего момента в общей сумме в пределах исходящего НДС, исчисленного после реализации товаров (работ, услуг), имущественных прав. Пример, компания импортирует товары из стран ЕС стоимостью 1.000 евро и платит НДС на сумму 200 евро, и сразу же перепродает все товары в Россию на 1.500 евро при ставке НДС 0%. Компания может потребовать обратно 200 евро НДС в полном объеме. Для того чтобы получить возврат налога, компания должна представить в белорусский налоговый орган через 180 дней после дня отгрузки товаров следующие документы:

- ◇ договоры купли-продажи, в соответствии с которыми были экспортированы товары;
- ◇ товаросопроводительные документы, подтверждающие перемещение товаров из одной страны в другую;
- ◇ декларация о ввозе товаров и уплате косвенных налогов с отметкой налоговых органов страны ввоза этих товаров (предоставляется заказчиком).

Как было сказано г-ном Сковым, руководителем представительства «ICT Logistics» A/S в Беларуси, в ходе телефонного интервью, «на практике возврат НДС для иностранных компаний, ведущих бизнес в Беларуси, занимает много времени. Осложняет процесс возврата НДС то, что в нем участвует несколько организаций: одной необходимо представить документы, а другой получить НДС обратно». Усложняет дело то, что должны подать декларацию об уплаченном НДС не только компания в Беларуси, которая собирает необходимые документы, но также и ее клиенты в России, которые платят НДС в России. Время, затраченное на получение возврата НДС, составляет около 180 дней или больше, что создает проблемы для небольших, средних и больших компаний, потому что они не могут быстро получить деньги и использовать их для инвестиционной деятельности.

Инфраструктура. Кроме экономических проблем, инфраструктура в Европе также становится испытанием для транспортных и логистических компаний. Согласно Белой книге ЕС (EU White Paper 2011 г.), качество, безопасность и сохранность на автомобильных и железных дорогах в Европе повышены. Многие европейские компании стали лидерами в инфраструктуре, логистике, системах управления дорожным движением и производстве транспортных средств и оборудования. Однако Белая книга указывает на не одинаковый

уровень развития инфраструктуры в Восточной и Западной Европе. Между доступностью в центральной и периферической областях существует брешь. Необходимо рассматривать неравномерное развитие и разрывы в доступности между различными областями.

Кроме того, необходимо иметь все больше эффективных точек входа на международные рынки, избегая ненужного перемещения груза через Европу. Должны создаваться мультимодальные сети, для этого должны быть связаны между собой аэропорты, порты, а железнодорожные и автомобильные линии превращены в платформы мультимодального соединения. Должны быть доступны информация в режиме прямого доступа, электронный прием заказов и платежные системы. Кроме того, базовая сеть должна обеспечить эффективные мультимодальные связи между крупными городами ЕС, портами, аэропортами и ключевыми пересечениями границ территорий.

Следует сосредоточиться на завершении недостающих звеньев, в основном на трансграничных участках и узких местах и обходных путях, на модернизации инфраструктуры, на развитии мультимодальных терминалов в морских и речных портах и на логистических центрах консолидации. В Белой книге ЕС (2011) отмечается, что Единая европейская транспортная зона должна облегчить передвижение граждан и грузов, сократить расходы и повысить устойчивость европейского транспорта.

Железная дорога иногда выглядит как непривлекательный способ доставки, особенно грузов. Однако примеры в некоторых государствах ЕС доказывают, что она может предложить качественный сервис. Задача состоит в обеспечении структурных изменений, для того чтобы железная дорога стала более эффективной в конкуренции и заняла большую долю в перевозках на средние и большие расстояния. Высокоскоростная железная дорога должна поглощать больше перевозок на средние расстояния.

К 2050 году будет завершена европейская сеть высокоскоростных железных дорог. Между тем, существует необходимость утроить длину сети высокоскоростных железных дорог к 2030 году и сохранить плотность сети железных дорог во всех государствах-членах ЕС. К 2050 году большинство пассажирских перевозок на средние расстояния должны будут идти по железной дороге. К 2050 году должна быть установлена связь между всеми основными аэропортами и сетью железных дорог, предпочтительно высокоскоростных, а также обеспечена прочная связь между всеми основными морскими портами с железнодорожным транспортом и, по возможности, с системой внутренних водных путей.

Область, где узкие места по-прежнему наиболее очевидны, это внутренний рынок железнодорожных услуг, создание которого должно быть завершено в приоритетном порядке для создания Единой европейской транспортной зоны. Это включает в себя упразднение технических, административных и правовых препятствий, которые по-прежнему мешают доступу на национальные железнодорожные рынки.

Необходимо разработать комплексный подход к управлению транспортным коридором и сократить издержки по получению доступа к дорогам. Обеспечить эффективный и без дискриминации доступ к железнодорожной инфраструктуре, в том числе к связанному с железной дорогой сервису, можно, в частности, посредством структурного разделения управления инфраструктурой и предоставления услуг.

Морские порты играют важную роль в качестве логистических центров и требуют эффективных связей с районами, удаленными от моря. Европейское пространство морских перевозок без барьеров должно развиваться в «Голубой пояс» для свободного перемещения по морю в европейской зоне, а водный транспорт следует использовать в полную силу.

«Голубой пояс» в морях вокруг Европы упростит формальности для судов, движущихся между портами ЕС, а для внутреннего водного транспорта должны быть установлены подходящие рамки, для решения европейских задач. Необходимо дополнительно увеличить доступ на рынки к портам, оптимизировать а, при необходимости, увеличить емкость аэропортов перед лицом растущего спроса на путешествия в/из третьих стран и Европы, которые слабо доступны. В результате можно удвоить ежегодные доходы авиатранспортной деятельности к 2050 году.

Должна быть реализована Программа «Единое европейское небо. В 2011 году Комиссия рассмотрела возможности и качество аэропортов. Было отмечено, что необходимо уточнить и улучшить условия доступа и предоставлять качественный сервис, в том числе наземных погрузочно-разгрузочных работ, чтобы обеспечить соответствие всех участников в системе аэропорта минимальными стандартами качества. Разработать подход к решению будущих проблем с пропускной способностью, в том числе за счет более тесной интеграции с железнодорожной сетью (Белая книга, 2011). Белая книга утверждает, что инвестиции в инфраструктуру оказывают положительное влияние на географическую доступность. Они должны быть запланированы таким образом, чтобы оказать максимально положительное влияние и минимизировать урон, наносимый окружающей среде. Планирование и строительство займет много лет, так что эти действия не могут быть отложены.

Инфраструктура должна быть разработана с использованием инновационной технологии таким образом, чтобы перераспределить к 2030 году 30%, а к 2050 году более 50% перевозок грузов по автодорогам на расстояния свыше 300 км на другие виды транспорта, такие как железная дорога или водный транспорт, при содействии эффективных и зеленых транспортных коридоров. Важное значение имеют скопления (заторы) на дорогах и на авиатранспорте, что повышает риск и снижает доступность. Стратегия ЕС в будущем — продолжать увеличивать качество, надежность и безопасность инфраструктуры в этой области. Необходимо повысить эффективность работы транспорта и инфраструктуры за счет использования информационных систем и рыночных стимулов.

Следует сосредоточиться на завершении недостающих звеньев, в основном трансграничных участков и узких мест/обходных путях, на модернизации существующей инфраструктуры, на развитии мультимодальных терминалов в морских и речных портах и на городских логистических центрах консолидации (Белая книга ЕС, 2001).

В направлении, заданном Белой книгой ЕС, Трансъевропейские транспортные сети в Европе (TEN-T) также стремятся создать базовую сеть, которая трансформирует связь Восток-Запад, позволит устранить узкие места, модернизировать инфраструктуру и рационализировать операции по пересечению границ как пассажирским, так и бизнес транспортом по всему ЕС. Это улучшит связи между различными видами транспорта и будет способствовать достижению целей ЕС в области изменения климата.

Новая базовая транспортная сеть будет поддерживаться комплексной сетью маршрутов, питающей базовую сеть на региональном и национальном уровне. Комплексная сеть будет обеспечивать полное покрытие территории ЕС и доступность всех регионов.

В Беларуси реализуется Государственная программа развития транзитного потенциала на 2011–2015 г.г. Она направлена на развитие междунationalных транспортных коридоров, проходящих через территорию страны, улучшение технологии перевозки транзитных грузов прямыми ускоренными поездами, в том числе контейнерными, расширение международного сотрудничества в области транспорта и инфраструктуры.

В Беларуси планируется реализовать в рамках Государственной программы 36 проектов по созданию логистических центров. На данный момент функционирует только 14 логистических центров, которые представляют статистическую отчетность и соответствуют национальным стандартам и обеспечивают возможности для комплексного обслуживания. Наиболее интенсивное создание логистических центров происходит в Минской области, в связи с удобным расположением в центре страны, недалеко от столицы и на пересечении двух международных транспортных коридоров. Увеличивает уровень логистического обслуживания и инфраструктуры РТЭУП «Белинтертранс-транспортно-логистический центр» — официальный экспедитор и логистический оператор Белорусской железной дороги, а также работа международных логистических операторов таких как СООО «Брествнештранс» и ОАО «Белмагистральавтотранс», РУП «Белтаможсервис» и многих других.

Модернизация железнодорожной инфраструктуры отдельных участков II и IX международных транспортных коридоров осуществляется также в целях повышения скорости движения. К 2015 году Беларусь может увеличить доходы от транзита в 1,6 раза. К 2015 году число транзитных полетов иностранных воздушных судов составит свыше 284 тыс. или на 60% больше, чем в настоящее время. Пропускная способность Национального аэропорта Минск должна увеличиться в два раза. Планируется, что объем транзита грузов по железной дороге достигнет уровня 62,9 млн. тонн, увеличившись на 35%. Тем не менее, данные текущей статистики по-прежнему далеки от запланированных темпов.

15 мая 2012 года Всемирный банк опубликовал рейтинг 155 стран по качеству логистической системы для торговли. Беларусь заняла 91-е место в этом списке. Это ниже, чем в Литве, Украине и Латвии, которые занимают 58-е, 66 и 67 место, но выше, чем в России, которая занимает 95 место.

Для страны, расположенной в географическом центре Европы и имеющей открытую экономику, в которой доля экспорта составляет 60–70% ВВП, это довольно посредственный результат. Из-за неразвитости логистики страна теряет миллиарды долларов.

Рыночный спрос. Очень важно говорить о рыночном спросе как одном из главных элементов, определяющих стратегию логистической компании. Прежде всего, разный размер стран приводит к неравному спросу на транспортировку грузов (например, в России спрос на логистические услуги намного больше, чем в Дании). Спрос на импорт и экспорт, конечно, тоже разный. Страна, которая имеет небольшое сельское хозяйство, нуждается в импорте большого количества сельскохозяйственной продукции, и наоборот. С этой точки зрения проблемой для логистической компании становится то, как выяснить, на каких рынках она должна сосредоточиться и какие продукты следует поставлять на этот рынок для того, чтобы получить наибольшую прибыль.

В общем, 3PL провайдер стремится получать столько заказов на товары, сколько возможно, но в большей мере он сосредотачивается на том, как лучше он может подготовить для поездки необходимое оборудование, выделить время и получить разрешения на транспортировку.

Разница в объеме спроса страны на экспорт и импорт также приносит проблемы для логистических компаний. Например, автомобили могут въезжать в страну гружеными, а возвращаться пустыми, что очень дорого для логистических компаний. Поэтому логистическая компания должна попробовать так комбинировать в графике движения транспорта въезд и выезд из страны, чтобы уменьшить количество поездок порожняком.

С другой стороны, каждый год существует «высокий сезон», когда спрос на товары будет немного или значительно увеличиваться в разных странах. Примером высокого сезона может служить рост спроса в России в четвертом квартале каждого года. В это время спрос на логистические услуги в России резко возрастает, до двух раз по сравнению с его обычным уровнем. Товары, импортируемые из России и экспортируемые в Россию, представлены в широком диапазоне: от подарков до продуктов питания, одежды и других товаров, которые производятся в странах с дешевой рабочей силой.

Изменение спроса в высокий сезон затрудняет работу логистических компаний в части подготовки транспортных средств и сотрудников. Если компания не является достаточно большой, то ей трудно иметь много грузовых автомобилей, трейлеров и подписывать контракт с сотрудниками на полный рабочий день. А если они не подконтрольны компании, то сложно найти в разгар сезона достаточное количество транспортных средств и персонала для оказания услуг. Кроме того, не всегда хватает разрешений (квот) для транспортировки товаров между странами в высокий сезон. Ограниченное число квот плюс стратегия их сокращения для некоторых стран, как упоминалось ранее, сделали трудноосуществимым ответ на потребности рынка для логистических компаний.

Следует также упомянуть, что финансовый кризис затронул все отрасли в мире, в том числе логистический сервис. Кризис в последние годы привел к снижению спроса на грузовые перевозки, не только в отдельных странах, но во всей Европе и во всем мире. Снижение спроса на рынке означает, что чтобы выжить логистические компании должны сильнее конкурировать на рынке. Многие компании пытаются сохранить цену за счет сокращения персонала и покупки более дешевого оборудования или в меньшем количестве. Но проблема в том, что, если вдруг появляется высокий спрос на услуги, компания может не найти тех сотрудников и оборудование, которые вышли из компании на рынок. Часто другие крупные компании, с большей емкостью будут иметь большие бизнес-возможности. Следует отметить, что водитель-дальнобойщик не настолько привлекательная профессия, чтобы большое количество людей хотели бы быть ими. Таким образом, логистические компании имеют большие проблемы, связанные с наличием достаточного количества водителей, а также грузовиков и трейлеров в течение всего времени.

Несмотря на то, что кризис до сих пор охватывает весь мир, европейская экономика снова начала расти с положительным ВВП. Рост постепенно начинает становиться все больше управляемым запросами на товары отечественного производства и более устойчивым в период 2014-2015 годов. Наследство кризиса будет оставаться нагрузкой на рост, но постепенно будет спадать. Как ожидается, внутренний спрос будет основным двигателем роста. Среди стран ЕС в регионе Балтийского моря малые открытые экономики (например, Латвия и Литва) снова начали догонять развитые страны. Некоторые страны «ядра» еврозоны (например, Германия) выходят из временного спада с сильными перспективами роста в ближайшие годы (Over view, autumn forecast 2013, EU Commission).

Таким образом, можно видеть, что есть много проблем для участвующих 3PL компаний в бизнесе, которым необходимо передвигаться по европейским странам. Российский рынок упоминается в этой части не только из-за исследуемой компании — «ICT Logistics», которая осуществляет в основном перевозки в этом регионе, но и потому, что это очень большой рынок в непосредственной близости от Европы. Это один из самых важных рынков для многих европейских логистических компаний.

13.8. Анализ бизнес-сети

Для того, чтобы иметь более ясное представление о бизнес-сети компании «ICT Logistics» необходимо уточнить, к какому типу логистических фирм она относится: 3PL провайдер, фирма-посредник или транспортное агентство.

«ICT Logistics» работает непосредственно с клиентами, которые нуждаются в логистических услугах в различных странах Европы, в основном в Западной Европе, России, СНГ, Балтии и Центральной и Восточной Европе. В основном фирма получает заказ на почти все виды товаров, кроме духов, сигарет, и спиртосодержащих товаров. Причина избегать перевозок этих видов товаров в том, что они могут потребовать больше времени и создать проблемы с пересечением границы.

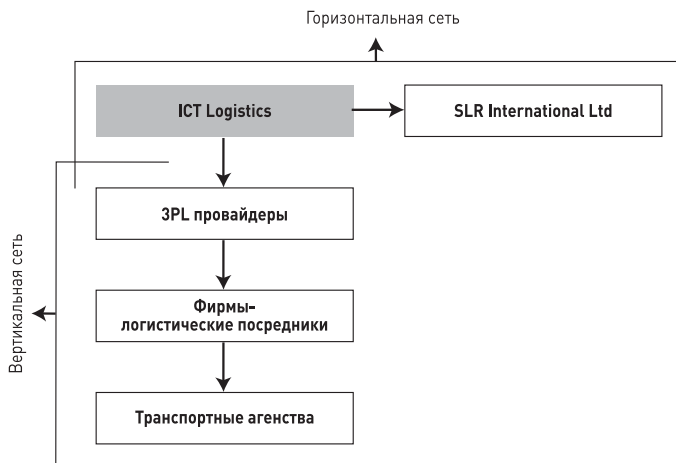
Несмотря на то, что у фирмы есть порядка 30 грузовых автомобилей и 600 прицепов и полуприцепов, а на работу наняты 200 водителей, всего этого недостаточно для обслуживания клиентов. Необходимо арендовать оборудование у других логистических компаний. «ICT Logistics» не только транспортирует грузы, но и помогает своим клиентам найти лучшее решение для перемещения товаров, предоставляя информацию о регионе и осуществляя обслуживание после доставки. Исходя из этой информации, можно видеть, что «ICT Logistics» является логистической компанией вида «3PL провайдер».

Рисунок 13.4 описывает бизнес-сеть «ICT Logistics».

Во-первых, «ICT Logistics» имеет тесную связь с другими логистическими фирмами для того, чтобы брать в аренду их оборудование и подписывать краткосрочные контракты с водителями. Фирма владеет только 30 грузовиками, и этого недостаточно для того, что осуществлять перевозки в высокий сезон. Поэтому фирма налаживает долгосрочные отношения с другими компаниями (посредниками, транспортными агентствами), которые могут сдать в аренду грузовики и которые могут найти водителей для них. За счет этого фирма по-прежнему может выполнять свои объемы работ в разгар сезона и в состоянии

Рисунок 13.4

Бизнес-сеть «ICT Logistics». Источник: собственная разработка



сохранить цены в низкий сезон. «ICT Logistics» владеет большим количеством прицепов, так как в низкий сезон простой прицепа обходится дешевле, чем простой грузовика. В некоторой степени, использование своего собственного оборудования это более гибкий и удобный способ работы, поэтому «ICT Logistics» чтобы сэкономить деньги решила иметь больше прицепов, а не более дорогих грузовых автомобилей.

Стратегия инвестирования в оборудование, которую использует фирма, эффективна, чтобы преодолеть проблемы недостающего оборудования и водителей в высокий сезон. Эта стратегия также помогает компании экономить деньги во время периода финансового кризиса.

Тем не менее, очень сложной задачей для «ICT Logistics» является поиск водителя и грузовика, потому что в компании работают только 200 водителей, и у них должен быть график движения. В разгар сезона, когда задание на перемещение может прийти в любое время, лучшее решение, которое «ICT Logistics» можете выбрать, это аренда у внешних партнеров. Таким образом, можно видеть, что для «ICT Logistics» действительно важно выстраивать и поддерживать бизнес с партнерами, которые предоставляют в аренду оборудование и персонал для перевозки. Этот тип сотрудничества относится к вертикальной сети.

«ICT Logistics» построила бизнес-сеть с фирмой такого же типа. Это 3PL провайдер, у которого способ ведения бизнеса более или менее такой же, как у «ICT Logistics». Это фирма SLR International Ltd, с головным офисом в Великобритании. SLR International Ltd также предоставляет логистические решения для клиентов в Европе. Основное внимание уделяется рынку Великобритании, но фирма также имеет опыт работы в Восточной Европе. Разница между этими двумя фирмами в том, что «ICT Logistics» владеет некоторым количеством грузовиков, прицепов, другого оборудования и водителей, в то время как у SLR не хватает другого оборудования и персонала. У «ICT Logistics» есть представительства во многих странах, о которых поговорим в дальнейшем. Тогда как SLR не имеет ни одного представительства или офиса вне Великобритании.

Обе компании находятся в кооперации друг с другом, так «ICT Logistics» обеспечивает оборудованием и водителями компанию SLR в основном на рынке Великобритании и в некоторых других европейских стран. Кроме того может использовать офисы «ICT Logistics» в Европе, чтобы получить необходимую локальную информацию и получить техническую поддержку. С другой стороны, SLR приводит для «ICT Logistics» клиентов из Великобритании и делится своими знаниями о Восточной Европе. Таким образом, обе компании извлекают преимущества из межфирменной кооперации. Для «ICT Logistics» кооперация с SLR International Ltd означает то же самое, что иметь представительство в Великобритании. Сотрудничество между фирмами относится к горизонтальной сети, потому что они обе являются 3PL провайдерами, которые предлагают один и тот же тип услуг для своих клиентов.

Как уже упоминалось ранее, любая фирма в любой отрасли должны иметь сеть со своими поставщиками, клиентами, местными экспертами и т.д. Это второй тип бизнес-сети, очень важный для компаний на европейском рынке. «ICT Logistics» имеет связи с местным бизнесом во многих странах. Это представители фирмы на внешних рынках. В настоящее время компания имеет тринадцать отделений в девяти странах: Дания, Литва, Латвия, Россия, Украина, Румыния, Казахстан, Польша и Беларусь.

Представительства обязаны, во-первых, найти наилучшие грузовики, водителей и другое необходимое оборудование для перевозок в регионе, включая качество обо-

рудования, опыт водителей и возможности допуска. Во-вторых, представители в некоторых странах, таких как Украина и Россия, выбраны в качестве местных отделений «ICT Logistics», потому что эти рынки важны для компании. Тогда обязанности местных отделений намного шире, чем у других представителей. Они должны заботиться о клиентах в своих регионах. Местное отделение также обязано решать любую проблему, возникающую, когда товары транспортируются в страну. Проблемы могут быть связаны с водителями, грузовиками, грузами, разрешениями, техническими вопросами и т.д. Поэтому в целом, это полный пакет услуг для «ICT Logistics» и для клиентов, о которых должно заботиться местное отделение.

Исходя из видов деятельности, за которые отвечают представительства и местные отделения «ICT Logistics», понятно, что компания как очень важную стратегию преодоления проблемы рассматривает связи с местным бизнесом на внешних рынках. Представители в местном офисе способны найти недостающее оборудование и персонал, что на самом деле полезно для компании в разгар сезона. Они способны решить проблемы с грузовиками и грузами в своем регионе, что очень важно для «ICT Logistics», так как головной офис находится далеко, а товары должны быть доставлены клиентам в срок.

Представители также могут предоставить много информации о своих регионах в головной офис компании в Дании. Информация о дорожном движении, погоде и политических вопросах всегда будет полезна для компании, чтобы планировать перевозку, изменить способ перевозки и обновлять информацию для клиентов.

Кроме того, местный представитель может стать мостом между «ICT Logistics» и другими учреждениями в стране. Поскольку головной офис не в состоянии заботиться обо всем, что происходит во многих других странах, наличие представителей и регистрация местных отделений позволяет строить доверительные отношения с местным населением, чтобы избежать транзакционных издержек.

Понимая важность представительств на внешних рынках, управляющий директор «ICT Logistics» выражает мнение, что в ближайшие 10-15 лет фирма хотела бы иметь 50 отделений по всему миру, где уже ведет бизнес и где есть возможность начать бизнес. Тем не менее, и теперь остается вопрос, где и когда они должны открыть отделения. Оглядываясь на период до 2000 года, отметим, что не было большой проблемой для «ICT Logistics» решить, на каком рынке они хотят расширить бизнес.

В-третьих, «ICT Logistics» имеет деловые отношения с некоммерческими институтами, в основном это касается социальных отношений между бизнесменами. В этой связи отметим сотрудничество с Республикой Казахстан. Г-н Педерсен (Pedersen), управляющий директор «ICT Logistics» является почетным консулом Республики Казахстан в Дании с апреля 2010 года, потому что он долгое время работает с Казахстаном и имеет успешные результаты в бизнесе. Эта связь не дает ему никаких прямых выгод для текущей работы в «ICT Logistics». Тем не менее, у него есть возможности для встреч и контактов со многими бизнесменами, как в Дании, так и в Казахстане, что может открыть возможности для бизнеса создать корпорацию и открыть новые предприятия в будущем.

За счет особых отношений у «ICT Logistics» есть возможности получить информацию о регионе быстрее, чем у других конкурентов. Поэтому у фирмы есть больше возможностей, чтобы соответствовать рыночному спросу. Г-н Педерсен говорит: «Это очень важно сотрудничать. Никто не может развиваться без кооперации с другими». «ICT Logistics» специально учитывает связи с правовыми учреждениями, потому что ее бизнес зависит

от политики. Кроме того, фирма также сотрудничает с другими некоммерческими институтами, например, с FDT — Ассоциация датских транспортных и логистических центров. Компания также сотрудничает с проектом ACL. Считается, что эти отношения прямо или косвенно дадут фирме много возможностей войти в контакт с клиентами и расширить свой бизнес в будущем.

Необходимо упомянуть бизнес-сеть «ICT Logistics» со своими клиентами. Эту сеть необходимо анализировать, так как «ICT Logistics» работает в секторе B2B, в которой долгосрочные отношения с клиентами являются чрезвычайно важными. Причина в том, что обычно фирмы-клиенты предпочитают приобретать на большие суммы, и дольше оставаться с компанией, по сравнению с частными клиентами. Решение о покупке и сохранении долгосрочных отношений с фирмой должно приниматься в первую очередь, тогда они смогут обрести доверие друг к другу.

Поэтому продолжительной стратегией для фирмы является стратегия создания серьезной бизнес-сети со своими клиентами. Так, «ICT Logistics» имеет деловые отношения с ведущим производителем сельскохозяйственной техники в мире – фирмой «John Deere».

Эти отношения начались в 2006 году, когда «ICT Logistics» по стечению обстоятельств встретилась с John Deere, чтобы выяснить о логистических решениях для них. Предложенное «ICT Logistics» решение было принято, и компания начала делать самую первую перевозку для John Deere. Отношения все еще идут очень хорошо, и «ICT Logistics» старается изо дня в день предоставлять наилучшее обслуживание. В 2012 году «ICT Logistics» получила приз от John Deere, как его лучший транспортный партнер. Эта премия не только говорит о том, что «ICT Logistics» является очень хорошим партнером John Deere, но и подтверждает прочные деловые отношения, которые приносят выгоды для обоих партнеров.

Подводя итог, «ICT Logistics» развивает как вертикальные, так и горизонтальные связи в своей корпоративной сети.

В вертикальной бизнес-сети она связана с различными логистическими фирмами, где арендует оборудование и персонал, потому что ее мощности недостаточны, чтобы обслужить всех своих клиентов. Это является преимуществом для фирмы, т.к. позволяет избежать избыточного инвестирования. Между тем аренда у партнеров также имеет недостаток, поскольку делает компанию не очень гибкой в контроле оборудования и сотрудников. Кроме этого, у фирмы налажена связь с другой логистической компанией, которая в основном работает на рынке Великобритании. Эта связь помогает «ICT Logistics» получить больше клиентов из Великобритании и больше узнать о рынке Восточной Европы.

В горизонтальной бизнес-сети «ICT Logistics» имеет представительства и открывает отделения во многих странах для того, чтобы приблизиться к местному бизнесу. Эти связи могут дать компании доступ к местной информации и сделать проще решения различных проблем на местных рынках. Кроме того, «ICT Logistics» имеет отношения с несколькими некоммерческими институтами, которые дают возможность для компании наладить контакт с новыми деловыми партнерами и получить доступ к важной информации о перевозках. Кроме того, компания строит долгосрочные отношения со своими клиентами. Хорошие отношения с крупными клиентами будут удерживать их и дальше работать с компанией. Также возможно, что лояльные клиенты приведут еще больше клиентов в компанию.

13.9. Анализ стратегии » алого / голубого океана»

Для того чтобы проанализировать стратегию развития «ICT Logistics», нужно узнать, находится ли компания в алом или в голубом океане в Европейской логистической отрасли. Дело в том, что тип «океана», в котором находится компания, скажет о том, на каком типе стратегии она должна сосредоточить свое внимание.

В рейтинге 100 крупнейших по валовой прибыли логистических компаний Дании «ICT Logistics» занимает семьдесят шестое место. Если посмотреть на логистические компании, специализирующиеся на грузовых перевозках и экспедиторской деятельности, то «ICT Logistics» занимает 29-ое место (Transportmagasinet, 2012: Top 100, transportmagasinet nr.14, 24 September 2012). Мало кто из топ-листа 100 лучших транспортных компаний ведут бизнес только в Дании, почти все они работают на европейском рынке. Это означает, что «ICT Logistics» приходится конкурировать со многими другими датскими компаниями. «ICT Logistics» перевозит почти все типы товаров, кроме сигарет, духов и спиртосодержащих товаров. Так, «ICT Logistics» перевозит те же товары, что и другие компании, и работает на тех же рынках, что и многие логистические компании. Этот рынок существует уже давно и не является новым для клиентов и компаний. Статистика, упомянутая выше, включает лишь датские логистические компании. Значительно больше компаний из других стран перевозят грузы в Европе. Таким образом, можно сказать, что «ICT Logistics» конкурирует в алом океане.

Согласно стратегии алого океана, описанной ранее, компании, которая конкурирует в алом океане, необходимо эксплуатировать существующий спрос. Из анализа бизнес-сети фирмы, можно видеть, что «ICT Logistics» использует свои связи с различными фирмами, партнерами и учреждениями, чтобы найти больше клиентов и расширить свой бизнес. Ряд клиентов обращается в компанию за услугами, но «ICT Logistics» также очень активно связывается с потенциальными клиентами. Компания связывается с несколькими потенциальными клиентами каждую неделю. В ближайшее время, компания хочет получать одного нового клиента каждую неделю, чтобы она могла развиваться. Кроме того, компания в алом океане должна также согласовать всю систему деятельности фирмы с ее стратегическим выбором: специализация или низкая цена. Г-н Педерсен говорит: «Мы не фокусируемся на низкой цене, мы предоставляем отличный сервис».

«ICT Logistics» имеет грузовики очень хорошего качества, чтобы гарантировать, что грузы находятся в безопасности во время транспортировки. Кроме того, водители из «ICT Logistics» имеют многолетний опыт перевозок в регионах. Компания уделяет большое внимание предоставлению качественных услуг своим клиентам. Как упоминалось ранее, представительства и местные отделения на иностранных рынках несут ответственность за предоставление информации о регионе и за обновление статуса движения грузов для клиентов. Компания имеет системы GPS на многих грузовиках, так что можно обновить положение грузовика каждые 15 минут. В головном офисе в Дании, есть два отдела, которые работают только на обслуживание клиентов, отвечая на вопросы, давая информацию, организуя встречи, обновляя статус движения и т.д. Хотя «ICT Logistics» перевозит такой же вид продукции на европейском рынке, как и многие другие компании, можно увидеть, что специализацией для этой компании является предоставление подробной информации для клиентов. Также можно видеть, что бизнес-сеть действительно дает большое преимущество, помогает компании получить специальную информацию о перевозках. Эта информация будет передана клиентам, чтобы завоевать доверие и соответствовать ожиданиям.

Согласно теории алого/голубого океана, «ICT Logistics» использует стратегию специализации в алом океане. Компания предоставляет те же услуги на том же рынке, что и многие другие компании. Разница заключается в обслуживании клиентов и способности компании предложить логистические решения для клиентов. Стратегия «ICT Logistics» не в том, чтобы конкурировать за счет более низких цен для получения новых клиентов. Однако цена всегда является чувствительным элементом для клиентов, при выборе у каких компаний они хотят купить продукцию или услуги. Таким образом, «ICT Logistics» считает, что цены очень важно держать на разумном уровне, но они не должны быть слишком низкими, чтобы повлиять на качество услуг.

13.10. Анализ управления взаимоотношениями с клиентами

Управление взаимоотношениями с клиентами (CRM) в «ICT Logistics» можно рассматривать как часть бизнес-сети, а также как конкурентную стратегию компании в алом океане. Как часть бизнес-сети это укрепляет отношения между компанией и ее клиентами. Как проанализировано ранее, эти отношения важны для компании, так как могут привести к более длительным контрактам с большей прибылью. В некоторых случаях, лояльный клиент может привести нового клиента в компанию.

Как используется стратегия CRM, чтобы сохранить существующих клиентов, поощрять их лояльность компании? Есть много способов укрепления отношений с клиентами. Некоторые компании дают дополнительные блага для своих клиентов, например, бесплатные билеты на вечеринки, в театры, в парки развлечений и т.д. Другие компании отправляют поздравления и подарки на дни рождения заказчика.

Многие розничные торговцы предлагают клиентам членскую карту, чтобы они могли набирать баллы каждый раз, когда покупают товар в определенном количестве или стоимости. Исходя из этих баллов, клиенты могут получить бесплатные подарки или снижение цены для следующей покупки и т.д. «ICT Logistics» не предоставляет дополнительных выгод для клиентов такого типа, как указано выше.

Прежде всего, дополнительная выгода в виде членских билетов и системы накопления баллов подходит больше для потребительских товаров и розничной торговли. Во-вторых, «ICT Logistics» считает, что базовая ценность, которую компания создает в ходе оказания основных логистических услуг, является лучшим способом обеспечить выгоду для клиентов. Г-н Педерсен говорит, что эта базовая ценность является единственной причиной, которая привлекает клиентов и сохраняет их лояльными по отношению к «ICT Logistics». Если фирма не предоставляет базовой ценности для клиента, независимо от того, сколько дополнительных выгод и фантастических вещей получают клиенты, они ничего не будут покупать у компании.

Вот причина, почему, вместо того чтобы тратить время и деньги на дополнительные преимущества как таковые, «ICT Logistics» действительно фокусируется на том, как она может лучше обслуживать клиентов, предоставляя свои основные услуги.

13.11. Проблема загрязнения окружающей среды

Экологическая проблема стала актуальной для многих отраслей промышленности по всему миру. Значительную часть загрязнений создает логистика или транспорт. В ЕС, вы-

бросы CO₂ от автомобильного транспорта увеличились на 23% в период между 1990 и 2010, став причиной примерно одной пятой от общего объема выбросов ЕС (Европейское агентство по окружающей среде). ЕС планирует построить конкурентоспособную транспортную систему в странах-членах, таким образом, что будет увеличена мобильность, а основные барьеры в ключевых областях будут устранены. Этот план поможет странам ЕС значительно уменьшить количество импортируемой нефти и сократить выбросы углекислого газа на транспорте на 60% к 2050 году (Белая книга, 2011).

ЕС планирует к 2050 году:

- ◇ полный запрет на автомобили с бензиновыми и дизельными двигателями в городах;
- ◇ на 40% должны быть сокращены вредные выбросы в атмосферу на авиационном и водном транспорте благодаря применению новых видов топлива;
- ◇ более половины междугородних пассажирских и грузовых перевозок на средние расстояния должны осуществляться не авто-, а железнодорожным и водным транспортом.

Все это к середине столетия позволит сократить объём выбрасываемого транспортными средствами в атмосферу углекислого газа на 60 процентов (Белая книга, 2011).

В некоторых странах правительство также прикладывает большие усилия для сохранения окружающей среды. В Дании уже опубликован план по изменению климата до 2025 года, который содержит общие планы и стратегии по экономии энергии, сокращению выбросов CO₂, чтобы превратить Копенгаген в зеленый и «умный город» (City of Copenhagen homepage). Необходимые финансовые инвестиции для реализации этого плана до 2025 года составят около 2,7 млрд. датских крон (Copenhagen Climate plan). На самом деле, многие компании, как в государственном, так и в частном секторе в ЕС рассматривали, как они воздействуют на окружающую среду, особенно в транспортной отрасли. Что касается защиты окружающей среды, то создается «зеленый» имидж для брендов, который несет сообщения обществу, что компании озабочены проблемой загрязнения окружающей среды. Зеленый имидж приносит потенциальное конкурентное преимущество для компании, помимо других факторов, таких как цены, качество продукции и услуг. В «ICT Logistics» считают, что компания ответственна за обеспечение того, что ее деятельность воздействует на окружающую среду с наименее возможной степенью.

«ICT Logistics» считает, что: «Наша цель — быть предпочтительным транспортным и логистическим партнером на наших ключевых рынках, и являться таковыми для клиентов, для которых окружающая среда является ключевым направлением. Через непрерывное совершенствование, мы стремимся к сокращению воздействия на окружающую среду нашей деятельностью и соблюдению всех требований законодательства.

В центре внимания наших экологических усилий:

- ◇ вовлечение партнеров и сотрудников;
- ◇ поведение и обучение работников;
- ◇ современные и эффективные материалы;
- ◇ открытость для новых идей и инициатив, которые могут привести к дальнейшей оптимальной организации производства;
- ◇ измерение нашей экологической эффективности и открытая информация о прогрессе, который достигнут на пути к улучшению состояния окружающей среды». («ICT Logistics» Homepage, <http://www.ict-as.dk>).

В апреле 2013 года, «ICT Logistics» опубликовала доклад, в котором представлены достижения компании в области охраны окружающей среды и ее развития. В этом докладе показаны размеры выбросов CO₂, которые производятся при разных способах перевозки и видов деятельности.

В 2012 году транспортная деятельность всей логистической системы фирмы привела к общему объему выбросов в размере около 72 тонн CO₂ в эквиваленте. Из этих выбросов 83% связано с автомобильным транспортом, в то время как на морской транспорт приходится 13%, а на железнодорожный транспорт 4%. Выбросы CO₂ в связи с деятельностью в Центральной и Восточной Европе и на Балканах составил почти 14 тонн. Они связаны с перевозками по автодорогам. Выбросы CO₂ от деятельности в странах Балтии и СНГ составил чуть более 58 тонн. Здесь был использован автомобильный, морской и железнодорожный транспорт (ICT Environmental report, 2013).

В целях сокращения производимых выбросов «ICT Logistics» сосредоточивает усилия на экологически сознательном вождении, сводя к минимуму количество пройденных грузовиком без груза километров, а также на уменьшении воздействия на окружающую среду в расчете на каждую тонну перевозимого груза, сосредоточив внимание на маршрутах и оптимизации обратных грузов.

Компания использует железную дорогу, когда это возможно и когда финансово целесообразно. Перевозка грузов по железной дороге является одной из ключевых операций по регионам в центральной и восточной России и странах СНГ, где часто бывает трудно найти обратные грузы. Железнодорожный транспорт выбрасывает меньше CO₂ на километр пробега. В 2012 году железнодорожный транспорт составил 14% от общего объема грузов, перевезенных фирмой и ее субподрядчиком.

13.12. Уровень развития логистических центров

Партнерам ACL были отправлены анкеты для сбора информации о трех логистических центрах в их странах. В Таблице 13.4 и на Рисунке 13.5 показана карта оценки всех логистических центров.

Таблица 13.4. Карта оценки логистических центров по уровню связей и сервиса

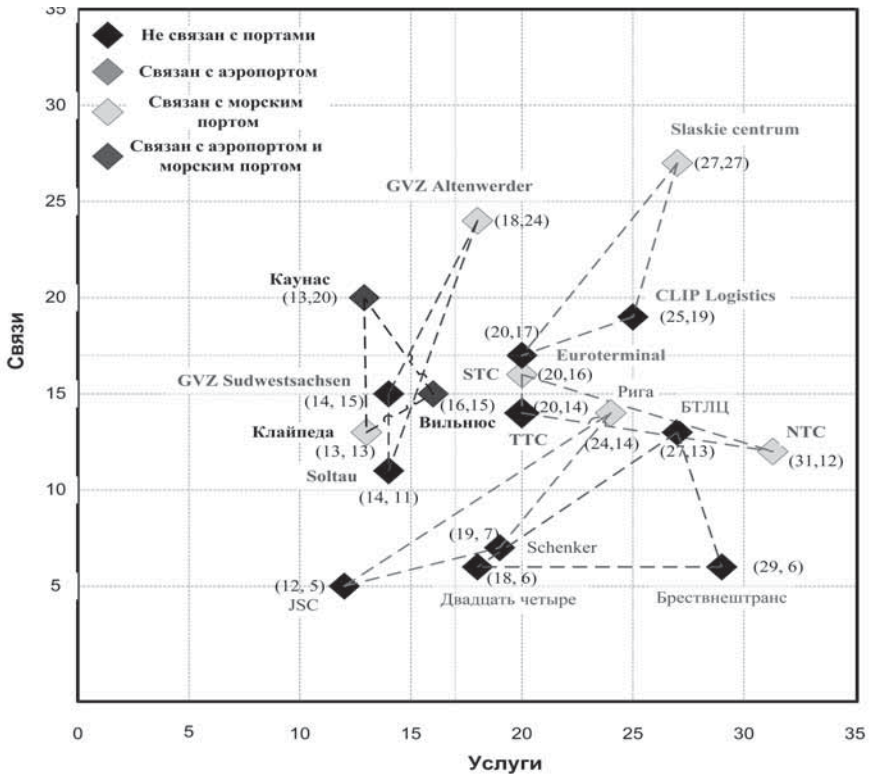
Логистический центр	Услуги	Количество связей	В том числе с:		
			автомобильными и железнодорожными дорогами	морским портом	аэропортом
NTC (Дания)	31	12	7	5	0
TTC	20	14	14	0	0
STC	20	16	11	5	0
Клайпеда (Литва)	13	13	8	5	0
Каунас	13	20	15	0	5
Вильнюс	16	15	10	0	5
GVZ Altenwerder (Германия)	18	24	19	5	0
Soltau	14	11	11	0	0
GVZ Sudwestsachsen	14	15	15	0	0

Рига (Латвия)	24	14	9	5	0
JSC	12	5	5	0	0
Schenker	19	7	7	0	0
CLIP Logistics (Польша)	25	19	19	0	0
Euroterminal	20	17	17	0	0
Slaskie centrum	27	27	22	5	0
РТЗУП «Белинтертранс- транспортно-логистический центр» (БТЛЦ) (Республика Беларусь)	27	13	13	0	0
СООО «Брествнештранс»	29	6	6	0	0
ООО «Двадцать четыре»	18	6	6	0	0

Источник: собственная разработка на основе ответов партнеров ACL

Рисунок 13.5

Карта оценки логистических центров по уровню связей и сервиса



На Рисунке 13.5 каждый треугольник представляет собой три логистических центра в одной стране. Цвет узла показывает, с чем соединен логистический центр, так если цвет желтый — с морским портом; синий — с аэропортом; красный — с морским портом, и с аэропортом; черный — не связан с портами. По балловой системе оценки ясно, сколько логистический центр набрал баллов, если он соединяется с аэропортом и морским портом, то это видно из цвета его узла.

Как видно по карте, ни один из опрашиваемых логистических центров не подключен к аэропорту и морскому порту одновременно, но половина из центров связана либо с аэропортом, либо с морским портом. Нет ни одного центра, который бы набрал наибольшие баллы, как по уровню сервиса, так и по числу связей. Силезский логистический центр «Slaskie center» в Польше получил наивысший балл по числу связей, а центр «NTC» в Дании — по уровню сервиса.

Как уже упоминалось, связь с морским портом, а также хорошие связи с автомобильным и железными дорогами дают логистическому центру «Slaskie center» в Польше наибольшее количество баллов по числу связей. Этот логистический центр также имеет высокие баллы по уровню сервиса среди других центров. Два других логистических центра в Польше не соединены ни с морским портом, ни с аэропортом. Логистический центр «CLIP» получил 5-ое место среди всех центров по уровню сервиса, но он не получил высокое место по числу связей.

Из трех рассматриваемых датских логистических центров никто не связан с аэропортом, но два связаны с морским портом. Лучший из датских логистических центров — «NTC», также является одним из лучших среди всех центров по уровню сервиса. Тем не менее, этот центр не набрал высоких баллов по числу связей. Два других датских логистических центра оценены одинаково по числу связей, и занимают место где-то в середине карты, но они располагаются довольно далеко от «NTC» по уровню сервиса. Следует предположить, что логистические центры в Дании должны развиваться, сфокусировавшись на развитие связей.

Все три логистических центра в Литве соединены либо с морским портом, либо с аэропортом. В этой стране логистический центр в Каунасе набрал наибольшее число баллов по числу связей. Он занимает 3-е место после польского и немецкого центров. Можно видеть, что все три логистические центры Литвы находятся на левой стороне карты, а это означает, что у этих центров не высокие баллы по уровню сервиса. Таким образом, логистическим центрам Литвы рекомендуется больше внимания уделять уровню сервиса, непрерывно развивая, конечно, число связей.

В этом обзоре в Германии есть только один логистический центр, который связан с портом и он является лучшим из немецких логистических центров. Он также находится на 2-ом месте среди всех логистических центров по числу связей. Несмотря на это, все логистические центры в Германии не набрали очень высоких баллов по уровню сервиса. Таким образом, именно на сервис должна быть ориентирована работа по развитию этих логистических центров в дальнейшем.

В Беларуси три логистических центра не связаны ни с морским портом, ни с аэропортом. Это связано с тем, что страна не имеет побережья. Поэтому, чрезвычайно важным для Беларуси являются связи с автодорогами и железными дорогами. Как видно по карте, все белорусские логистические центры соединяются с национальными дорогами. Что касается сервиса, то лучший логистический центр в Беларуси расположился на 2-ом месте

после одного из польских логистических центров. Поскольку авто- и железнодорожные перевозки очень важный способ связи, Беларусь должна приложить усилия для повышения качества дорог и улучшить железнодорожное сообщение.

Латвия имеет два логистических центра, которые связаны с аэропортом, и один — с морским портом. Один из связанных с морским портом центров, также является лучшим из латвийских центров по набранным баллам, как по уровню сервиса, так и по числу связей. Второй лучший латвийский логистический центр набрал те же баллы по числу связей, что и наименее развитый из немецких центров. Наименее развитый центр в Латвии также является худшим из всех центров на этой карте и имеет наименьшие баллы по обоим критериям. Таким образом, рекомендуется более равномерно развивать логистические центры в Латвии.

В целом, все страны, за исключением Беларуси, имеют, по меньшей мере, один логистический центр, который соединен либо с морским портом, либо с аэропортом. Латвия имеет один логистический центр, который является наименее развитым среди всех центров на этой карте, а также еще один центр, который находится в средней части по числу связей и довольно сильно развит по уровню сервиса. Следует отметить, что все три логистических центра в Литве находятся на стадии проектирования и будут построены в 2014 году. К тому времени как эти логистические центры будут построены, они будут иметь функции и связи, показанные на карте.

Как уже упоминалось ранее, необходимо получить точку зрения бизнеса для того, чтобы разработать рекомендации по совершенствованию логистических центров в регионе Балтийского моря. Исходя из интервью с управляющим директором «ICT Logistics», следует, что не всегда наилучший центр имеет наивысшую сумму баллов в карте сравнения.

Функции и услуги логистического центра зависят от целевой группы, которую логистический центр будет обслуживать. Логистический центр в Дании, вероятно, обслуживает преимущественно тех потребителей, которые перевозят грузы между скандинавскими странами. Дания является важным мостом, соединяющим Швецию и Норвегию с Германией. В регионе Балтийского моря Польша имеет очень хорошее географическое положение, потому что она соединяется по морю со Скандинавией и по суше со многими странами, включая Германию, Украину, Беларусь, Литву, Чехию и Словакию. Центральное расположение является большим преимуществом для Польши, но все еще есть возможности для развития подключения к авто- и железным дорогам. По карте можно видеть, что Польша уже имеет логистические центры, развитые несколько лучше в сравнении с другими в том регионе.

Развитие логистических центров также зависит от количества товаров, которые должны транспортироваться через страну. Логистическому центру, который находит в небольшом городе и нацелен обслуживать местные транспортные компании, потребуется меньше внимания уделять улучшениям, чем другому центру, который находится в столице и обслуживает мульти-национальные транспортные компании, ведущие бизнес на международном уровне.

Подводя итог, следует отметить, что развитие логистических центров в разных странах не одинаково. Некоторые страны имеют наилучшие центры по уровню сервиса, а другие — по числу связей. В целях повышения доступности в регионе Балтийского моря, существует необходимость развития районов ограниченной доступности, чтобы сделать их равными по доступности с наиболее развитыми районами. Это сложно сделать, потому

что развитие экономики, технологии и рынка в разных странах не одинаково. С другой стороны, различна и потребность в услугах и уровне связей для логистических центров в различных областях.

Поэтому очень важно, чтобы каждая страна приложила усилия для более углубленного изучения той целевой группы, для которой предназначены логистические центры в их стране. Это поможет стране разработать наилучшую стратегию развития своих логистических центров и избежать избыточного инвестирования в некоторые ненужные виды сервиса.

Проведенное исследование показало, что существует множество проблем, с которыми сталкивается в бизнесе частная логистическая компания. Типичным примером логистических компаний, которые работают на рынке Европы и региона Балтийского моря является фирма ««ICT Logistics»». Упомянутые выше проблемы являются наиболее распространенными и создают барьеры для большинства компаний, ведущих бизнес в регионе Балтийского моря. Это такие проблемы как политика и государственное управление, инфраструктура и рыночный спрос. Проблемы политики и государственного управления это очереди на границах, бюрократические препоны в процедуре таможенной очистки, квотах на грузоперевозки и возврат НДС. Кроме того, неодинаково развита инфраструктура во всех странах Европы и регионе Балтийского моря.

Колебание спроса на рынке также является одним из главных вызовов для логистических компаний. Рыночный спрос в некоторых странах, таких как Россия, может значительно увеличиться в высокий сезон (в четвертом квартале). Логистические компании, у которых недостаточно грузовиков, прицепов и водителей, будут иметь проблемы с мощностью для того, чтобы предоставлять услуги. Из-за различных объемов рыночного спроса на экспорт и импорт, может случиться так, что грузовики будут ездить порожняком, что очень дорого обходится логистическим компаниям и их клиентам.

Для того чтобы преодолеть проблемы, «ICT Logistics» придерживается стратегии построения прочных отношений с различными партнерами. Эта фирма имеет представителей во многих странах, которые заботятся о клиентах, отношениях и решениях проблем в этих странах. Компания также строит отношения с другой логистической фирмой, при этом обе компании делятся клиентами и мощностями друг с другом. Это может частично разрешить проблему мощности в высокий сезон, так что «ICT Logistics» может избежать чрезмерного инвестирования в оборудование и персонал. Для преодоления проблем, связанных с инфраструктурой, компания сочетает перевозки автомобильным транспортом, по железной дороге и морем. Ресурсом для компании являются ее представители, которые как местные жители в разных странах могут получить больше знаний о регионе.

Зная, что политика является очень большой проблемой для компании, «ICT Logistics» пытается сотрудничать с государственными и общественными институтами. Примером такого сотрудничества является кооперация между компанией и проектом «Логистика янтарного побережья», а также связь с почетным консулом Республики Казахстан в Дании.

«ICT Logistics» конкурирует в «алом океане» с многими фирмами, которые оказывают те же услуги и работает на тех же рынках. Цены всегда являются важным элементом, который клиенты учитывают при покупке товара или услуги. Тем не менее, «ICT Logistics» рассматривает качество сервиса как важнейший фактор, и оно должно быть превосходным. Стратегия компании заключается не в снижении цены, а в повышении качества обслуживания, а также квалификации водителей и их знаний, чтобы оказывать лучшие услуги для клиентов.

В настоящее время управление взаимоотношениями с клиентами рассматривается как необходимый и важный элемент практически во всех компаниях. Из-за высокой конкуренции на рынке алого океана, «ICT Logistics» также считает, что взаимоотношения с клиентами чрезвычайно важны для удовлетворения их спроса. Компания не предлагает «фантастических» дополнительных преимуществ клиентам, вместо того чтобы стараться улучшить их обслуживание. «ICT Logistics» оказывает клиентам такие услуги как предоставление клиенту адекватной информации о регионе, куда осуществляется перевозка, обновление информации о месте нахождения транспорта, а также использование высококачественного оборудования и персонала для осуществления деятельности. Компания считает, что качество услуг является наиболее важным элементом, который позволяет удовлетворять клиентов и сотрудничать на долгосрочной основе.

Логистические центры не в одинаковой степени развиты с точки зрения их доступности в разных странах-партнерах ACL в регионе Балтийского моря. Некоторые логистические центры предлагают множество услуг и хорошо связаны с автомобильными и железными дорогами и портами. Некоторые же обладают низким уровнем доступности и уровня сервиса и не имеют связей с морскими портами или аэропортами. Большой разрыв в уровне развития логистических центров должен быть сокращен как для логистических центров, так и различных стран в регионе Балтийского моря.

Тем не менее, стратегия улучшения должна быть основана на потребностях целевой группы для логистических центров. Она не должна предусматривать чрезмерного инвестирования для создания большого количества услуг, которые не являются необходимыми в определенной области. Инвестиции в улучшение логистических центров должны быть интегрированы с потребностями совершенствования, которые различны для разных областей, где функционируют логистические центры.

В качестве рекомендаций можно предложить следующие мероприятия:

- ◇ необходимо усовершенствовать административные процессы на границах, чтобы сократить время их прохождения;
- ◇ следует упростить в Беларуси административные процедуры возврата НДС компаниям;
- ◇ следует поощрять создание сетей между компаниями, а также между частным и государственным секторами, чтобы дать больше возможностей компаниям по расширению своих знаний и ресурсов. Сотрудничество между государственным и частным сектором поможет повысить качество государственных услуг и улучшить инфраструктуру транспорта и логистики;
- ◇ при разработке логистических центров должны быть приняты во внимание уровень их сервиса и развития связей. Их развитие должно планироваться в соответствии с целевыми группами клиентов, на обслуживание которых нацелены логистические центры;
- ◇ стратегическое расположение логистических центров должно быть таким, чтобы упростить транспортировку и ведение бизнеса, как для клиентов, так и компаний, расположенных в центрах. Центрами с наилучшим расположением являются те, которые сочетают в себе разные способы перевозки и находятся вблизи пересечений транспортных коридоров;
- ◇ необходимо развивать и совершенствовать сервис в логистических центрах таким образом, чтобы услуги были удобны логистическим компаниям. Хороший сервис в логистических центрах будет расширять поток товаров в страну и тем самым будет увеличена доступность региона.

МОНИТОРИНГ ТРАНСГРАНИЧНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ПОТОКОВ С ПОМОЩЬЮ EDI

Сложность современных транспортно-логистических цепочек требует быстрой и надежной системы обмена информацией для обеспечения эффективных и экономически оптимизированных логистических решений. Цель разработки — показать организацию информационных потоков на примере реальных бизнес-кейсов, а также показать, как с помощью ИСТ-средств и существующих стандартов идентификации и обмена информацией, логистические цепочки становятся более прозрачными и оптимизированными. Именно поэтому клиенты, поставщики услуг и другие заинтересованные стороны, получают преимущество от лучшего и ускоренного информационного потока.

Мультимодальные транспортные связи очень сложны, поскольку включают в процесс многих бизнес-игроков, а также носят транснациональный характер и используют различные виды транспорта. Этому сопутствуют различные операции в узлах между этапами транспортировок. В процессе работы мультимодального транспорта требуется большой объем информации и возможность быстрого обмена различными транспортными документами. Сложный характер мультимодальных перевозок может быть поддержан системой обмена данными, которая помогает вовлеченным игрокам мультимодальных перевозок на каждом этапе реализации транспортной цепочки с обменом документами, бронированием услуг, контролем состояния и информацией о финансовых расчетах.

Анализ процессов основывается на транспортных операциях партнеров в транспортном коридоре 5 проекта ACL, где инструмент EDI был испытан. На основании интервью с компаниями и администрацией порта Эльблонг, система должна поддерживать процессы и соответствовать требованиям доставки товаров через порт Эльблонг в Россию (Калининградская область) и другие порты Янтарного берега. Транснациональные мультимодальные коридоры проходят через Польшу (порт Эльблонг) в Калининград и далее идут на Восток, в Беларусь, Литву и Россию. На первом этапе система будет использоваться в части коридора между польскими поставщиками и операторами терминала в порту Эльблонг.

Большая часть транспорта, проходящего через порт Эльблонг, идет от польских малых и средних компаний в Россию (Калининград). Польские компании, экспортируют в основном строительные материалы (лес и мебель), а также продукты питания (крупы, кукурузу, сою).

В данном транспортном процессе задействованы следующие бизнес-игроки:

- ◇ грузоотправитель — лицо, в данном случае польская торговая компания (или производитель), которая отправляет товары к их получателям в Калининградской области;
- ◇ получатель — получатель товаров, как правило, российская компания, которая сначала заказывает, а затем приобретает товары в польских компаниях;
- ◇ поставщик услуг автотранспорта — провайдер транспортных услуг, который предлагает услуги автомобильных перевозок по территории Польши для польских перевоз-

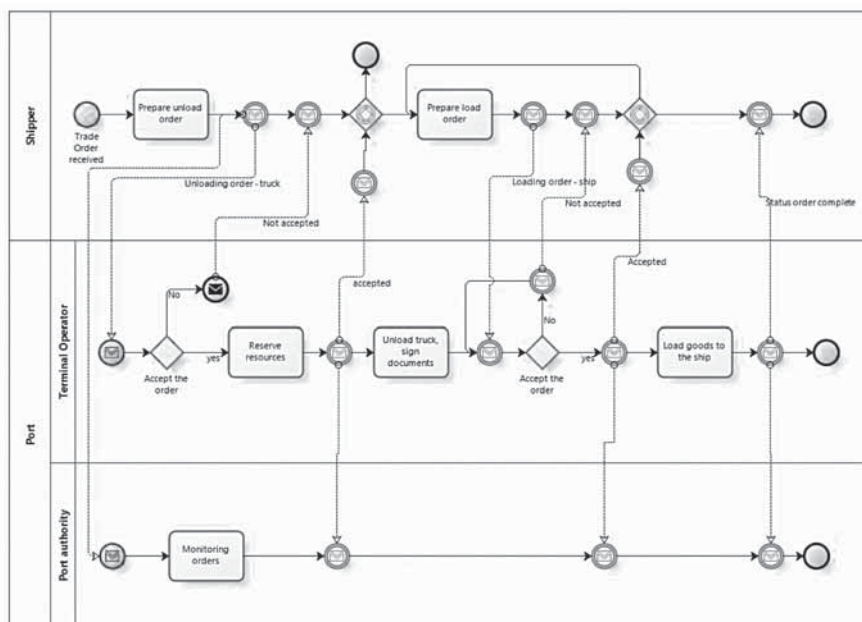
чиков и по территории России для Российских получателей. В основном они наняты польскими компаниями на плече маршрута, где товары должны быть доставлены в портовый терминал в городе Эльблонг и российскими получателями на плече маршрута, где товары должны быть вывезены из порта Калининград и доставлены в конечный пункт их назначения;

- ◇ оператор терминала — в порту Эльблонг арендует пристань у администрации порта. На данный момент есть только один оператор терминала. Оператор терминала получает заказы по погрузке и разгрузке от компаний, которые отправляют и получают товары через порт Эльблонг;
- ◇ администрация порта — администрация порта Эльблонг сама осуществляет управление портовой инфраструктурой, несет ответственность за безопасность в порту и требует сертификаты, позволяющие отправлять и получать различные виды товаров. Управление порта также получает копию информации о погрузке и разгрузке заказов, контролирует и планирует развитие материальной базы и места для хранения.
- ◇ поставщик услуг морского транспорта — поставщики услуг морского транспорта в большинстве случаев в данной мультимодальной цепи являются поставщиками, нанятыми получателями грузов — российскими компаниями из Калининградской области.

В данном коридоре акцентируется внимание на польской части мультимодальной цепи от польских перевозчиков через порт Эльблонг до выгрузки судна в Калининграде.

Рисунок 14.1

Основной процесс, поддерживаемый EDI-инструментом



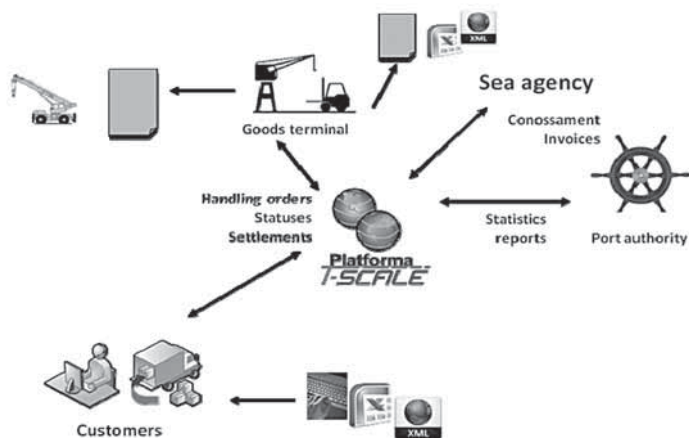
На основе этого анализа были определены требования к EDI-решению для трансграничных мультимодальных транспортных цепочек. Как только требования были определены, были рассмотрены различные ICT-решения, соответствующие требованиям и 3 было выбрано оптимальное решение, удовлетворяющее требованиям.

EDI решения. На этой стадии выбирается программное решение, которое может соответствовать требованиям, собранным в ходе предыдущего анализа. На первом этапе были проанализированы также и другие возможные решения, (например, MSH2 на основе ebXML). Затем партнеры ACL решили разработать специализированное решение для EDI-инструмента на базе платформы T-SCALE — уже существующего решения, применяемого для консолидации и оптимизации автомобильного транспорта, работающего в Интернете и доступного через веб-браузер. Для компаний, которые участвуют в мультимодальных транспортных цепочках, необходим быстрый обмен информацией, в связи с чем, они поддерживают любой инструмент, который помогает им в непосредственном обмене информацией. Они уже используют свои мобильные телефоны для обмена электронными письмами с заказами и важной оперативной информацией со своими деловыми партнерами. Инструмент ICT T-Scale снабжен мобильным приложением, которое осуществляет обмен данными с T-Scale сервером, и дает им мощный инструмент в области ICT для повседневной оперативной работы, доступный в любом месте с помощью настольных компьютеров, ноутбуков, мобильных телефонов, планшетов. Именно поэтому была выбрана платформа T-Scale, которая обеспечивает доступность и доступ к данным даже в ситуации, когда партнеры имеют очень ограниченную IT-инфраструктуру. Рисунок 14.2 показывает идею использования программного обеспечения T-Scale как EDI-инструмента.

Это решение в области ICT не отделено от других решений, существующих на рынке, специально используемых крупными игроками сферы транспорта и логистики. Система применяет международные стандарты для идентификации логистических единиц, коно-

Рисунок 14.2

Экспериментальное внедрение системы обмена информационной в порту



саментов, мест и транспортных средств, а также стандартов для электронных сообщений, используемых в этом EDI-инструменте. Поддерживаемым стандартом является стандарт GS1 — один из самых широко распространенных и общих стандартов в мире. Применение стандартов GS1 делает этот ICT-инструмент совместимым со многими другими решениями на рынке.

Основные возможности инструмента ICT, разработанного в рамках проекта ACL:

- ◇ обмен информацией между партнерами в области мультимодальных транспортных цепочек;
- ◇ консолидация транспортных запросов;
- ◇ автоматическая генерация отчетов в EXEL-формате;
- ◇ импорт и экспорт документов из файлов формата Excel;
- ◇ импорт и экспорт документов из / в стандартных XML-сообщений

Осуществляется поддержка следующих сообщений: заказ на обработку, статус обработки, запрос на транспорт, заказ транспорта, подтверждение заказа транспорта, статус транспорта, бронирование транспорта, подтверждение бронирования транспорта, национальная накладная.

Разработка, тестирование и запуск программы. В рамках проекта ACL EDI-решение было протестировано не только в лабораторных условиях, но и в реальной логистической практике, а именно, в портовом терминале Эльблонг совместно с руководством порта Эльблонг и грузоотправителями, отправляющими товар из порта. Для тестирования и развертывания программы были созданы два дополнительных документа: тестирование сценариев — детальное описание работы системы и руководство пользователя, чтобы помочь пользователям познакомиться с этой системой. После первоначального тестирования в лабораторных условиях, разработчики системы приступили к проверке ее в реальных условиях. Судя по данным опроса, проведенного среди пользователей этой системы, ими были получены отличные практические результаты. Наиболее трудным на этапе развертывания системы было организационно начать обмениваться информацией одновременно со всеми грузоотправителями, поскольку в этом случае преимущества использования EDI-инструмента максимальны. Основные преимущества применения EDI-инструмента:

- ◇ устранение бумажных документов при перевалке, погрузке, разгрузке и выполнении транспортных заказов;
- ◇ он-лайн доступ к информации из любого места;
- ◇ создание других документов, основанных на данных, уже находящихся в системе;
- ◇ генерация отчетов, статистики и прогнозирования;
- ◇ нагрузка на другие документы, например, коносамент;
- ◇ устранение ошибок, связанных с качеством данных при повторном наборе той же информации на различных этапах транспортной цепи.

Размещение EDI-инструмента и доступность. Разработанное в рамках проекта ACL решение можно использовать в качестве образовательного инструмента. Оно доступно в демо-версии у Белорусской ассоциации международных экспедиторов и логистики, Латвийской ассоциации логистики и Институте бизнеса и менеджмента технологий БГУ. Инсталляционный пакет этого программного обеспечения для некоммерческого использования можно также получить в Институте логистики и складирования (Познань, Польша) непосредственно у ответственного партнера-разработчика.

PORTLOG С НОВЫМИ ФУНКЦИОНАЛЬНЫМИ ВОЗМОЖНОСТЯМИ В РЕЖИМЕ ONLINE

PORTlog — это маркетинговая платформа для логистических предприятий, производителей, импортеров и экспортеров, которая соединяет клиентов и поставщиков услуг в сфере хранения, транспорта груза и логистики.

С момента запуска логистического портала PORTlog в июне, маркетинговая служба Порта Гамбург продолжает совершенствовать PORTlog для того, чтобы отладить его для нужд международных пользователей. С добавлением новых блоков услуг, информации о компаниях и функций фильтрации, в настоящее время PORTlog стал еще более удобным для клиента с момента его перезапуска 14 ноября 2013 года.

Портал PORTlog позволяет международным клиентам быстро найти подходящего провайдера услуг в транспортном, логистическом, портовом, промышленном и коммерческом секторах, для того чтобы взаимодействовать с ним по вопросам транспортировки, грузопереработки, складирования и др. в Гамбурге и его окрестностях и по всей транспортной цепи.

После перезапуска PORTlog отвечает отраслевым требованиям, предоставляя пользователям ряд дополнительных преимуществ:

1. Новые блоки услуг расширяют спектр услуг, предлагаемых на PORTlog, и помогают пользователям найти провайдера услуг, способного еще быстрее удовлетворить их индивидуальные требования. Отбор по отраслевым секторам был пополнен путем добавления в перечень провайдеров консалтинговых компаний, работающих как в сфере логистики, так и в сфере отбора, обучения и повышения квалификации персонала. Со временем будут добавлены дополнительные блоки услуг.

2. Информация о компаниях обеспечивает еще более полное понимание сути спектра услуг, предлагаемых провайдерами. Наряду с другими подробностями профайлы содержат подробные перечни всех услуг, предлагаемых компанией, а также подробную информацию о типах складского оборудования, вместимости склада, длины рельсовых путей и другой технической информации.

3. Новые функции фильтрации помогают пользователям PORTlog осуществлять поиск подходящих провайдеров услуг еще более детализировано и точно.

4. Формы запросов были доработаны и адаптированы, так чтобы подходить под конкретные услуги, выбранные пользователем. В результате провайдеры услуг будут получать более точные запросы, а пользователи PORTlog в свою очередь будут получать более точные значения цен.

5 Функция «Помощь» оказывает помощь посредством глоссария специальной терминологии и пошаговых инструкций, делая PORTlog доступны для пользователей вообще без или с небольшим опытом работы в логистической области.

Более удобными в использовании для поиска поставщиков стали мобильные терминалы в новой, динамичной версии PORTlog, благодаря своей четкому и упрощенному дизайну интерфейса.

Jochen Wischhusen, руководитель проекта PORTlog, считает проект успешным после первых двух месяцев работы: «PORTlog очень хорошо принят. У нас уже зарегистрировано более 140 фирм, предлагающих свои услуги через PORTlog, и более 30 пользователей получают доступ к сайту каждый день. Что особенно приятно, что клиенты из-за рубежа также используют платформу логистического обмена для поиска подходящих провайдеров услуг — их доля составляет около 25 процентов».

PORTlog доступен в следующих языковых версиях: немецкий, английский, китайский, русский, венгерский, польский и чешский язык.

Пользователи отзываются о PORTlog следующим образом.

Dmitry Vasilyev, управляющий директор GRIMEX Trade and Logistics GmbH, Гамбург, говорит: «Мне особенно нравится в PORTlog то, что он доступен на нескольких языках, а также обеспечивает быстрый доступ ко всей информации».

Alexander Till, глава представительства в Вене службы маркетинга порта Гамбург, отмечает: «В беседах с клиентами, я продолжаю слышать, что PORTlog используется в повседневной работе. Клиентов особенно радует то, что они могут найти судоходные компании для своей транспортировки быстро и легко».

Beata Pawtowska, директор филиала PS Trade Trans GmbH в Гдыне: «Многоязычный поисковый механизм — отличное решение, особенно для небольших клиентов, которые желают установить новые деловые контакты в Гамбурге. Функции фильтрации делают поиск очень простым и понятным, а также дают возможность прямых контактов с поставщиками через форму запроса».

Что может PORTlog сделать для вас? Вы ищете провайдеров для складирования, транспортировки или других логистических услуг в Гамбурге и окрестностях? Возможно, вам нужно найти складскую компанию, осуществляющую обработку опасных грузов в Гамбурге?

Тогда вперед! Нажмите на www.portlog.de, затем выберите ваши требования к обслуживанию из четко представленных в окне ввода, и PORTlog предоставит вам список подходящих провайдеров услуг из существующего общего фонда профайлов компаний. На следующем этапе вы можете отправить запрос о цене одному из предложенных провайдеров услуг непосредственно через PORTlog. Это быстрая и беспристрастная процедура поиска для вас как пользователя выполняется бесплатно.

PORTlog дает 5 преимуществ для пользователей:

1. Бесплатный индивидуальный поиск по критериями фильтрации на семи языках
2. Квалифицированный, беспристрастный выбор провайдеров услуг
3. Подробная информация в профайлах провайдера и продукции
4. Прямой контакт с поставщиками при помощи стандартной формы
5. Также доступ с мобильных терминалов

PORTlog дает 5 преимуществ для провайдеров:

1. Квалифицированные, стандартизированные запросы о цене
2. Приобретение международных заказов и клиентов
3. Экономичность, нацеленное продвижение компании посредством подробной информации в ее профайле
4. Автоматический перевод запросов на семь языков
5. Сеть из числа участников всей транспортной цепи

PORTlog разработан службой маркетинг Порты Гамбург и поддерживается администрацией порта Гамбург в рамках Плана развития порта до 2025. www.portlog.de.

ПРИМЕРЫ УСПЕШНОГО ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ В РЕГИОНЕ БАЛТИЙСКОГО МОРЯ

16.1. Общие положения

Проект ACL занимается развитием логистических центров в различных европейских странах, как в Западной так и в Восточной Европе. Таким образом, среда для создания и эксплуатации ЛЦ достаточно разнородная. Тем не менее, имеются общие моменты, которые могут быть полезны для выяснения того, что именно делает логистический центр успешным.

В этой главе будут описаны и проанализированы более подробно три ЛЦ: Кёге в Дании, Франкфурт-на-Одере в Германии, «Прилесье» и «Белтаможсервис» в Беларуси. Исходя из опыта этих ЛЦ будут сформулированы рекомендации для строительства и деятельности других ЛЦ.

Прежде чем начать анализ, необходимо выработать общее понимание того, что такое ЛЦ и что необходимо для его деятельности. Согласно определению Европлатформы (Европейской ассоциации ЛЦ), логистическим центром считается специальная территория, где осуществляются все виды деятельности, связанные с транспортом, логистикой и распределением товаров, осуществляемые различными операторами на коммерческой основе. Операторы могут быть либо владельцами, либо арендаторами построенных там зданий или сооружений (складов, распределительных центров, площадок для хранения, офисов, автосервисов и т.д.). В целях соблюдения правил свободного рынка, логистический центр должен быть доступен для всех компаний, участвующих в перечисленных выше видах деятельности.

ЛЦ также должен быть оснащен всеми коммунальными сооружениями, необходимыми для проведения вышеупомянутых операций. В целях стимулирования интермодальных перевозок желательно, чтобы ЛЦ обслуживался различными видами транспорта (автомобильным, железнодорожным, морским, внутренним водным, воздушным). Очень важно, чтобы ЛЦ управлялся как единое юридическое лицо (предпочтительно в форме государственно-частного партнерства), чтобы обеспечить синергию и коммерческое сотрудничество. Наконец, ЛЦ должен соответствовать европейским стандартам и показателям качества, чтобы обеспечить основу для устойчивых коммерческих транспортных решений (по определению Europlatforms EEIG).

Тем не менее, определения логистического центра, а также требования к его структуре, значительно отличаются в разных странах. Поэтому приводимые далее общие выводы нельзя автоматически переносить на всё многообразие логистических центров в Европе.

Функционирование ЛЦ даёт ряд преимуществ для региона. Два основных преимущества — это занятость и экология. Занятость создаётся непосредственно компаниями

в ЛЦ, а также косвенно, благодаря компаниям в регионе, которые выигрывают от логистических услуг. Эффект занятости зависит от структуры ЛЦ. Чем больше предприятий, предлагающих услуги с добавленной стоимостью, тем больше эффект занятости. ЛЦ, которые концентрируются на транспортировке, хранении и погрузо-разгрузочных работах имеют сравнительно небольшое влияние на занятость. С региональной точки зрения это следует учитывать при управлении ЛЦ.

Положительные экологические эффекты обусловлены переключением грузопотока с автомобильного транспорта на железнодорожный или на внутренний водный транспорт. Кроме того, автомобильное движение может быть переведено с перегруженных внутренних городских дорог на загородные дороги. Перевозка внутри города может быть консолидирована и сведена к минимуму.

Для создания положительных экологических эффектов, ЛЦ, должны быть непосредственно связаны со всеми видами транспорта и расположены в непосредственной близости от городов.

Согласно широкому европейскому бенчмаркинговому исследованию ЛЦ, форма собственности и модель функционирования являются важным фактором успеха для ЛЦ. В Европе в настоящее время можно наблюдать три модели: частные, общественные и государственно-частные.

Чисто частные модели широко распространены в Великобритании. В этих моделях частный инвестор строит ЛЦ в определенной области. Проект ЛЦ может требовать общественного одобрения.

Чисто государственные модели встречаются редко. Есть некоторые примеры во Франции. Наиболее распространенной моделью является сочетание обеих моделей в форме государственно-частного партнерства (Vgl. Deutsche GVZ-Gesellschaft mbH, Ranking der europäischen GVZ-Standorte-Benchmark der europäischen Erfahrungen, Berlin 2010).

16.2. Примеры реализованных проектов: четыре логистических центра в Европе

В этом разделе будут проанализированы четыре различных ЛЦ с целью получить более полное представление о том, как работает логистический центр и что важно учитывать при его планировании. Анализ базируется на анкете, заполненной ЛЦ в рамках проекта ACL.

16.2.1. «Европейский Торгово-Транспортный центр» (ЕТТЦ) во Франкфурте-на-Одере

«Европейский Торгово-Транспортный центр» (ЕТТЦ) во Франкфурте-на-Одере был построен в 1996 году. Общая площадь территории составляет 70 га с расширением 40 га. ЕТТЦ предлагает 3.000 м² складских площадей.

В окрестностях радиусом 50 км проживает около 1,5 млн. человек. Основные отрасли промышленности: производство и обработка металла, логистика, энергетика, бумажная промышленность, деревообработка, продовольственная промышленность и сельское хозяйство.

ЕТТЦ расположен прямо на немецко-польской границе и служит связующим звеном между западноевропейскими и восточноевропейскими компаниями. В связи с расширением ЕС в 2005 году, трансграничный трафик становится все более и более важным.

В настоящее время почти 3 миллиона грузовиков в год пересекают немецко-польскую автомагистраль через пункт пересечения границы во Франкфурте-на-Одере. В будущем ожидается, что объемы перевозок будут расти.

ЕТТС сочетает в себе автомобильный и железнодорожный транспорт. Промышленные и коммерческие площади центра Frankfurter Tor имеют прямую связь с автомагистралью A12/E30 и доступны для логистики, базирующейся на автомобильном транспорте. Для железнодорожной логистики был создан железнодорожный транспортный центр с терминалом для комбинированных перевозок.

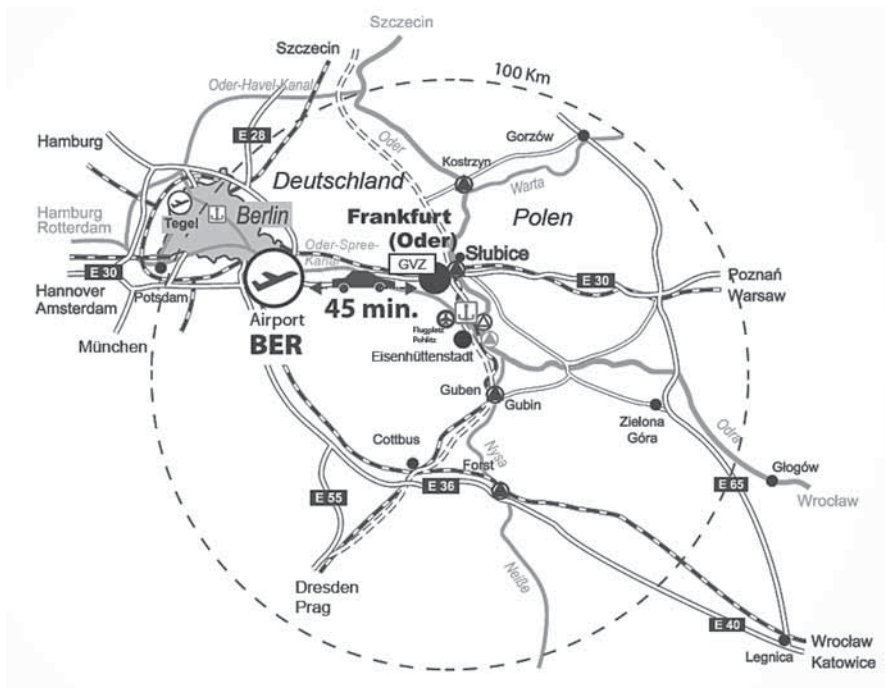
Frankfurter Tor состоит из двух индустриальных парков — Северо-Восточного и Южного, а также свободного пространства для промышленного и коммерческого развития. Frankfurter Tor служит связующим звеном между Роттердамом и Москвой в коридоре Восток-Запад, а также на оси Север-Юг между Щецином и Прагой.

Всего в нескольких минутах от СТ-терминала, Frankfurter Tor предоставляет пространство для логистических услуг. Выгодное географическое положение и интенсивная поддержка компании регионального экономического развития ICÖB (Инвестор-центр Ostbrandenburg) привело к тому, что в последние годы несколько белорусских компаний открыли свои филиалы в Frankfurter Tor.

Расположение «Европейского Торгово-Транспортного центра».

Источник: Feasibility study on the development of intermodal landbridges between the seaport hinterland locations Frankfurt/Oder and locations in Belarus, Ukraine and Kazakhstan, ICÖB 2014

Рисунок 16.1



Вместе с ЕТТЦ город построил железнодорожный транспортный узел с терминалом для комбинированных перевозок на территории бывшей сортировочной станции. Терминал был введен в эксплуатацию в 2005 году.

Как центр для организации перевозок между морскими портами и удалёнными районами, терминал обеспечивает доступ к основным морским портам Европы — Гамбургу, Бремерхафену и Роттердаму. Сообщения с Польшей, Брестом, Минском и Москвой дополняют общую картину. Франкфурт-на-Одере развивает новые сферы железнодорожной логистики и создаёт новые, современные транспортные средства и услуги.

С 2012 года польская логистическая компания PCC Intermodal управляет интермодальным терминалом. Цель состоит в том, чтобы соединить морские порты Гамбург, Бремерхафен и Роттердам с важными польскими деловыми центрами. Транспортное сообщение из Роттердама через Франкфурт-на-Одере в Москву и в обратном направлении было остановлено из-за ограниченного спроса в этом регионе. Тем не менее, в ближайшее время планируется предпринять новую попытку. Также планируется дальнейшее развитие связей с Брестом, Минском и Москвой.

Сегодня почти 30 компаний базируются в ЛЦ. Большинство из них (14) принадлежат к транспортному сектору — это экспедиторы, железнодорожные или автомобильные предприятия. Еще 7 являются распределительными центрами.

Кроме общих транспортных услуг, на площади ЕТТЦ предлагаются услуги по таможенному оформлению, складированию опасных грузов и аренде прицепов.

В то время как склады могут быть только арендованы, другие объекты недвижимости можно как арендовать, так и купить. Структура собственности ЛЦ является смешанной.

ЕТТЦ принадлежит городу Франкфурт-на-Одере. IСОВ как управляющее учреждение несет ответственность за общее развитие, приобретение новых предприятий, маркетинг, а также за предоставление логистических и интермодальных транспортных услуг.

Сегодня около 120 сотрудников работают в компаниях ЛЦ.

Пропускная способность после расширения интермодального терминала составляет около 130.000 TEU. В настоящее время обрабатываются около 56.000 TEU. 50% товаров поступают по автодороге, а другая половина — по железной дороге. Среднее расстояние транспортировки из/в ЛЦ составляет около 500 км.

Каковы сильные и слабые стороны ЕТТЦ? Прежде всего, выгодное географическое положение в центре Европы, в основных пунктах пересечения границы для железнодорожных и автомобильных перевозок между Востоком и Западом. Более того, ЕТТЦ расположен непосредственно на главном общеевропейском транспортном Коридоре II, новом TEN-T коридоре 8, между Берлином (расстояние 80 км) и Познанью (170 км).

Из Франкфурта-на-Одере грузовики добираются до Голландии на Западной границе ЕС и до Беларуси на Востоке за время, не превышающее максимально допустимый суточный норматив вождения. Таким образом, ЕТТЦ является хорошей точкой консолидации для транспортировки в направлении Восток-Запад.

Кроме того, интермодальный терминал является признанным центром для организации железнодорожных перевозок между немецкими и голландскими морскими портами и экономическими центрами в Польше.

В настоящее время пограничная станция Франкфурт является основным пунктом пересечения границы железнодорожным транспортом в направлении Республики Беларусь и России.

Основная проблема заключается в экономической слабости региона, окружающего ЕТТЦ. Особенно ограничен в этом регионе потенциал контейнерных перевозок. Это приводит к тому, что местный спрос на транспортно-логистические услуги ограничен, что делает повышение эффективности ЕТТЦ и терминала сложной задачей. Особенно терминал комбинированных перевозок нуждается в объемах грузов из других регионов. С экономической точки зрения это серьёзный недостаток по сравнению с регионами, в которых имеется местный спрос, обеспечивающий основу для использования терминала.

Поскольку в экономическом развитии Восточного Бранденбурга наблюдается спад, это также является угрозой для будущего развития. С другой стороны шансом для региона стал бы рост экономики в странах Восточной Европы. Также новые ограничения для морских перевозок на Балтийском море (SECA) могут привести к переключению перевозок на железнодорожный транспорт.

Наконец политическая нестабильность в Восточной Европе (Украина) также является риском для развития ЕТТЦ, поскольку это может привести к сокращению объемов торговли между Германией и целевыми регионами.

Рисунок 16.2

Существующие и планируемые интермодальные связи ЕТТЦ



16.2.2. Логистический центр «Прилесье» под Минском (Беларусь)

Комплекс Прилесье расположен в центре Республики Беларусь и занимает стратегически важное географическое положение в Восточной части Европы.

Два наиболее важных общеевропейских транспортных коридора (№ 2 и № 9) пересекают страну, обеспечивая самые короткие транспортные пути из Центральной Европы в Россию и от Балтийского моря к Черному морю.

97 га земли выделено на развитие в Прилесьи Транспортно-логистического комплекса. Он расположен на пересечении автомобильных дорог E30 (Берлин-Москва/M1) и E271 (Минск-Могилев / M4) в свободной экономической зоне «Минск». Близость к главной промышленной зоне Минска и международному аэропорту является еще одним преимуществом центра.

Рисунок 16.3

Расположение логистического центра «Прилесье»



Рисунок 16.4

Доступность логистического центра «Прилесье»



Расположение вдали от густонаселенных районов позволяет логистическому центру функционировать круглосуточно. Прилесье обеспечивает достаточную доступность как для дальних перевозок, так и для доставки по городу. Центр имеет удобный доступ к Минской кольцевой дороге, а также республиканской железнодорожной сети.

Развитие комплекса началось в 2007 году и продолжается в настоящее время.

Как и планировалось, комплекс Прилесье обеспечит складирование и вспомогательные услуги для международных и местных железнодорожно-автомобильных грузовых перевозок, а также распределительную логистику городских и региональных товаров. Он включает в себя склады «А» класса с общей площадью 210 000 м² (со встроенными офисами), административную зону, зоны для выставок и торговли, придорожный сервис и интермодальный терминал, соединенный с железной дорогой. Склады разработаны по модульному принципу, чтобы соответствовать требованиям индивидуального арендатора.

Развитие комплекса осуществляется постепенно. На первой фазе в 2013 году были успешно введены в эксплуатацию 35,000 м² складских помещений комплекса (с офисными площадями), подъездные пути и прилегающая территория.

Остальная часть комплекса в настоящее время находится на стадии разработки. Согласно официальным заявлениям, разработка комплекса будет завершена в конце 2014 года. Строительство интермодального терминала, соединенного с железной дорогой планируется на более поздних стадиях развития проекта.

Помимо упомянутых услуг, важно подчеркнуть, что в ближайшее время планируется предложить услуги по таможенному оформлению и техническому обслуживанию грузовиков.

Кроме того, планируется открытие интермодального терминала (железнодорожный/автомобильный). Находящаяся рядом с центром железнодорожная станция (обслуживается Белорусской железной дорогой) может быть использована для перевозки контейнеров.

Кроме того, на площади центра планируется проведение выставок и продажа услуг.

ЛЦ эксплуатируется и управляется «Компанией Прилесье», — белорусской инженерно-инвестиционной компанией, которой белорусское правительство дало полномочия по инвестированию, развитию и управлению «Транспортно-логистическим комплексом Прилесье». Управляющая компания концентрируется на развитии недвижимости и не несет ответственности за дальнейшие задачи управления, такие как, например, маркетинг и др. Строительство Комплекса включено в Программу развития логистической системы Республики Беларусь до 2015 года.

Являясь резидентом свободной экономической зоны «Минск», логистический центр Прилесье способен предоставить особый правовой статус для своих клиентов, обеспечивая преимущества по налоговым и таможенным пошлинам.

«Прилесье» до сих пор остается крупнейшим проектом в сфере развития логистики в Беларуси, который может стать важным логистическим узлом, и в этом качестве основой для целой сети логистических центров в стране.

Основным преимуществом Прилесья является его расположение в центральной части Беларуси на перекрестке дорог E30 и E271 недалеко от основных общеевропейских транспортных коридоров № 2 и № 9. Кроме того, город Минск обеспечивает достаточный локальный спрос на услуги. Существует сильная тенденция, связанная с тем, что Прилесье будет использоваться, главным образом, в качестве регионального распределительного

логистического центра (чтобы наполнить потребительский рынок Минска и минской области импортными товарами, скорее всего товарами широкого потребления), но не в качестве центра международной торговли между Востоком и Западом. Это связано с ограниченными объемами торговли в регионе. Маловероятно, что ЛЦ будет использоваться в экспортных цепочках компаний-производителей, расположенных в регионе, поскольку белорусские предприятия традиционно обладают огромными хранилищами на собственной территории. В этом случае главное достоинство ЛЦ — близость к международным транспортным коридорам — не будет использоваться в широком масштабе.

На сегодняшний день слабой стороной комплекса является ценовая политика и высокая арендная плата, что может быть связано с отсутствием серьезной конкуренции на рынке логистики Беларуси. Еще одним важным недостатком на данный момент является отсутствие интермодальных услуг, которые все еще находятся на стадии планирования.

Возможностями с макроэкономической точки зрения являются перспективы увеличения транзитных потоков; увеличения покупательной способности в регионе. Возможность приобрести и арендовать складские помещения и влиять на развитие центра с привлечением собственных идей и потребностей является преимуществом для компаний в регионе. Еще одной возможностью для ЛЦ в центральном регионе является географическое распространение производств в этом регионе, в особенности заявленное размещение 40 производственных объектов в пригородные зоны — это приведет, по крайней мере, некоторые из этих производств, к аутсорсингу услуг складирования.

Основными угрозами для развития ЛЦ являются рост конкуренции на рынке и строительство новых логистических центров. Также есть некоторые проблемы доступности, которые могут появиться в будущем: рост нагрузки на основные транспортные магистрали в направлении г. Могилев и г. Гомель к границам России и Украины. Ожидаются проблемы с доступом во внутренние районы Минска, так как постоянно растет нагрузка на Минскую кольцевую дорогу. По этим причинам конкурентные преимущества ЛЦ в распределительной логистике могут пострадать в ближайшем будущем. Хотя это не повлияет на транзитные потоки Восток-Запад.

16.2.3. Логистический центр Кёге, Скандинавский Транспортный Центр (STC)

Логистический центр Кёге, скандинавский Транспорт центр (STC) был основан в 2000 году, и с тех пор является одной из наиболее быстро развивающихся деловых зон в Восточной Дании. Он расположен в непосредственной близости от Копенгагена (40 км). В радиусе 50 км вокруг столицы Дании проживает около двух миллионов человек. STC расположен прямо на транспортном Скандинавско-Средиземноморском коридоре №5 базовой сети, который является одним из 9 коридоров европейской базовой сети.

Основными отраслями промышленности в области являются производство товаров химической и деревообрабатывающей промышленности, производство резины и других видов сырья (пластмассы, металла), транспортный и складской бизнес.

Прямой доступ к магистралям E20, E47 и E55, развивающийся железнодорожный терминал, встроенные логистические объекты и расположенные всего в 3 километрах портовые объекты, — всё это в сочетании создаёт динамичный транспортный центр, который объединяет множество транспортно-логистических компаний с портом. Порт Кёге, который часто называют датскими воротами в Балтийское море, недавно был

дополнительно усилен за счёт открытия регулярного паромного сообщения с Борнхольмом. Стратегическое положение порта Кёге на карте Северной Европы показано на Рисунке 16.5.

Территория имеет площадь около 130 га и является одним из крупнейших географических районов для коммерческих и транспортных предприятий в Зеландии и Копенгагенском столичном регионе. Планируется расширить его площадь до 180 га.

STC предлагает складские помещения емкостью около 250 000 м².

STC делится на две отдельные зоны: зону, предназначенную для транспортных и логистических компаний и большую бизнес-зону, предназначенную для различных видов бизнеса.

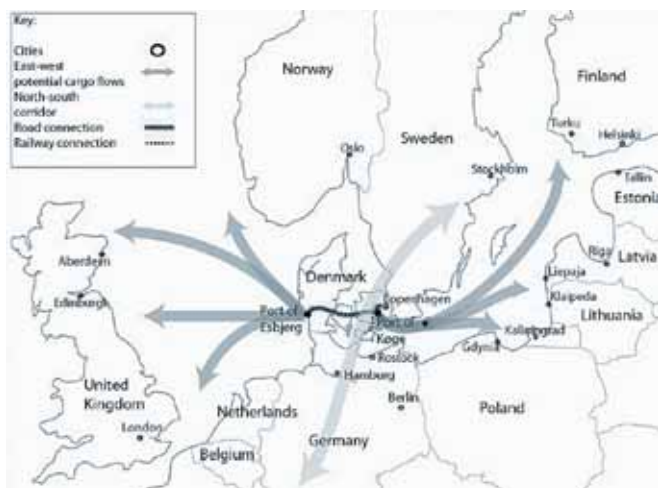
Транспортный центр включает в объекты общественного пользования, такие как АЗС, кафе, обслуживание и ремонт, прачечные, жилые помещения и закрытые парковки. Бизнес территория включает в себя как ещё свободную, так и уже проданную землю с возможностью строительства новых объектов от 5000 м². Для крупных компаний, расположенных там, таких как Нетто, ОК, NCC, Nyscan, DBK и LMG Group, STC рассматривается как сильный посредник для логистических решений высокого профессионального уровня.

STC намеревается стать одним из самых важных логистических центров Дании.

В чём заключалась идея развития STC? В прошлом многие муниципалитеты зависели от нескольких крупных компаний с точки зрения рабочих мест — например, в Кёге были компании Juncckers, Kemisk Værk, Codan Gummi и завод по производству пектина. Они выступали в качестве основных работодателей. STC должна привлечь больше компаний, которые имеют особые потребности, касающиеся расположения, инфраструктуры и логистических услуг. В сочетании с другими региональными преимуществами, такими как возможность трудоустройства, хорошее жилье, активная торговля, хорошие развлекательные и культурные объекты, эта цель казалась достижимой.

Рисунок 16.5

Стратегическое положение порта Кёге на карте Северной Европы



Что касается железнодорожной инфраструктуры, важно отметить, что новая электрифицированная двухпутная высокоскоростная железная дорога от Копенгагена до Рингстеда находится в стадии строительства и будет завершена к 2018 году. Эта новая линия свяжет Кёге непосредственно с европейской железнодорожной сетью. Это обеспечит прямой доступ от Кёге к Рёдби (120 км), где планируется открыть в 2021 году новое постоянное сообщение «Пояс Фемарна», которое соединит Швецию и Западную Данию.

Железная дорога с Востока на Запад Дании будет электрифицирована к 2015 году. Это облегчит грузовые перевозки между Восточной и Западной Данией (т.е. от Кёге в Эсберг). Кроме того, начиная с 2018 года, будет электрифицироваться существующая железнодорожная линия из Кёге в Næstved, что облегчит железнодорожную транспортировку в Зеландию, из Копенгагена, через Кёге и далее в Южную часть Зеландии. Развитие железной дороги через Кёге улучшит стратегическое положение STC, который создаст еще больше возможностей для компаний и клиентов, пользующихся его услугами.

В настоящее время в STC находятся 18 предприятий. Около 3.000 человек работают на этой площади.

Среди этих предприятий — экспедиторские компании, центры, предоставляющие распределительные и упаковочные услуги для автомобильного транспорта, производственные компании, а также компании из сферы услуг.

Кроме общих грузовых терминалов и логистических сервисов, STC предлагает исследования в сфере транспорта и услуги по обучению, склады для опасных грузов и др.

Недвижимость принадлежит государству, однако, ее можно арендовать или купить.

ЛЦ управляется управляющей компанией STC. Компания находится в собственности города Кёге. В настоящее время около 15 человек работают для организации управления.

Компания имеет широкий круг обязанностей: планирование, разработка и реализация, приобретение новых компаний, маркетинг и, наконец, услуги по интермодальным перевозкам.

Говоря о видах транспорта, сегодня все ещё преимущественно используется автодорожный транспорт (80%). Доля водного транспорта составляет 19%. С учетом описанных улучшений железнодорожной инфраструктуры, ожидается, что доля перевозок железнодорожным транспортом значительно возрастет. Что касается происхождения и назначения товаров, перемещаемых через STC, то большую долю занимают товары, транспортируемые по территории Дании (40%) или в пределах ЕС (50%).

Каковы основные сильные стороны STC? Очевидно, что сочетание прямого доступа к магистралям E20, E47 и E55 и расположение в непосредственной близости с Копенгагеном является главным преимуществом по сравнению с другими ЛЦ. Кроме того, интегрированные логистические сервисы и порт Кёге расположены всего в 3 км, что является бесспорным преимуществом.

С точки зрения управления положительным является то, что STC управляется одним юридическим лицом, даже несмотря на то, что оно находится в государственной собственности.

На территории центра есть место для дальнейшего роста и развития, что также очень хорошо, так как оно позволяет обеспечить дальнейший рост в будущем с учётом потребностей рынка. Центром внимания ЛЦ до сих пор является Дания и другие европейские страны. Это означает, что есть потенциал для расширения географического охвата.

С точки зрения сегодняшнего дня, основной фокус на автомобильных перевозках является слабостью STC. Тем не менее, это может однажды измениться, как только железнодорожная инфраструктура улучшится (к 2018 году). С помощью этих улучшений STC будет напрямую связан с европейской железнодорожной сетью, которая открывает прекрасные возможности для ЛЦ.

Контейнерный терминал пока отсутствует, однако появление его в будущем существенно расширит спектр логистических услуг.

Еще одной возможностью для STC является увеличение синергии при дальнейшей интеграции между тремя частями STC: портом, железнодорожным терминалом и логистическим центром.

16.3. РУП «Белтаможсервис»

Республиканское унитарное предприятие «Белтаможсервис» является самым крупным 3PL провайдером на рынке логистических услуг Республики Беларусь на протяжении более 14 лет. Сегодня логистическая сеть компании покрывает всю территорию Республики Беларусь и включает 16 таможенных терминалов в областных городах Беларуси и 4 транспортно-логистических центра: один в Бресте, два в Минске и один в Гомеле (Рисунки 16.6–16.8). Для того, чтобы обеспечить клиентов эффективными и высококачественными услугами специалисты предприятия находятся на всех автодорожных пограничных контрольно-пропускных пунктах, а также на внутренних таможенных контрольно-пропускных пунктах.

Предприятие основано Государственным таможенным комитетом Республики Беларусь и работает исключительно в рамках законодательства Республики Беларусь и Таможенного Союза. РУП «Белтаможсервис» гордится прозрачностью и открытостью своей деятельности в области логистики, а также справедливым отношением к своим клиентам.

Рисунок 16.6

ТЛЦ Минск-Белтаможсервис



РУП «Белтаможсервис» включено в следующие перечни юридических лиц, работающих в сфере таможенных услуг на территории Республики Беларусь и Таможенного Союза:

- ◇ владельцы складов временного хранения;
- ◇ владельцы таможенных складов;
- ◇ таможенные брокеры;
- ◇ таможенные перевозчики;
- ◇ уполномоченные экономические операторы.

Осуществляя логистическую деятельность на всей территории Республики Беларусь и за рубежом, РУП «Белтаможсервис» уделяет большое внимание не только своей собственной репутации, но также репутации его клиентов.

Рисунок 16.7

ТЛЦ «Минск-Белтаможсервис-2»



Рисунок 16.8

ТЛЦ «Брест-Белтаможсервис»



Услуги РУП «Белтаможсервис» включают:

- ◇ экспедирование грузов всеми видами транспорта;
- ◇ международные автомобильные перевозки грузов собственными грузовиками Белтаможсервиса;
- ◇ консультирование в сфере внешнеэкономической деятельности;
- ◇ услуги контрактной логистики;
- ◇ индивидуальные логистические цепи поставок для транспортировки грузов;
- ◇ таможенное сопровождение;
- ◇ страхование уплаты таможенных пошлин и налогов;
- ◇ услуги таможенного брокера во всех международных автомобильных пограничных контрольно-пропускных пунктах;
- ◇ хранение и обработка грузов;
- ◇ таможенное консультирование;
- ◇ предварительное электронное уведомление таможенных органов Республики Беларусь и Европейского союза;
- ◇ электронное декларирование;
- ◇ информационные услуги;
- ◇ услуги страхования;
- ◇ продажа и сопровождение программного обеспечения и автоматизированных систем для участников внешнеэкономической деятельности;
- ◇ прочие услуги.

РУП «Белтаможсервис» является активным членом Международной ассоциации экспедиторских ассоциаций (FIATA), Ассоциации международных экспедиторов и логистики и Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Республики Беларусь.

Кроме того, система управления РУП «Белтаможсервис» соответствует требованиям стандарта ISO 9001:2008.

Главными задачами РУП «Белтаможсервис» являются повышение эффективности и конкурентоспособности транспортно-логистической системы Республики Беларусь, поддержка транзитного потенциала страны и интеграция в европейские логистические цепи доставки грузов.

16.4. Рекомендации

При развитии ЛЦ региональная и местная ситуация, конечно, наиболее важна и является основой для планирования. Что является правильным подходом в одном месте, не обязательно будет лучшим подходом в другом месте. Тем не менее, существуют некоторые общие аспекты, которые стоит рассмотреть независимо от местной ситуации. Анализ трех различных ЛЦ дает ценные выводы по проектированию и определению наилучшего месторасположения ЛЦ. Когда разрабатывается логистический центр, важно объединить все виды деятельности, связанные с транспортом и логистикой. Должна быть предусмотрена среда для развития транспортного сектора.

Развитие Инфраструктуры в зоне логистического центра может осуществляться ступенчато и в координации с потребностями инвесторов и пользователей, чтобы свести к минимуму финансовые риски.

При разработке ЛЦ необходимо учитывать следующее:

Общее планирование: Для того, чтобы иметь возможность для дальнейшего развития в соответствии с требованиями рынка, логистическому центру необходимо иметь достаточно пространства для расширения в перспективе. Все проанализированные ЛЦ имеют запас свободного места и, таким образом, подготовлены к будущему. Вообще ЛЦ должны быть расположены на территории минимум 100–150 га, в зависимости от деятельности их размер может даже доходить до 400–500 га.

Быть нейтральным с точки зрения конкуренции: логистический центр должны быть открыт для всех новых компаний, которые хотят быть расположены в нём на коммерческой основе. ЛЦ должны быть открыты для частного и общественного транспорта, а также предприятий и компаний.

Общие мощности: наличие в логистическом центре мощностей для обработки грузов, которые могут использоваться в соответствии с принципами распределения расходов, или как блага общественного пользования, является преимуществом для компаний на местах.

Организация: Существование юридического лица, которое может действовать от имени центра транспортной инфраструктуры, и обеспечивать общие интересы компаний, расположенных в логистическом центре, является одним из факторов успеха. Модели ГЧП представляются наиболее успешными формами организации.

Достаточный местный спрос: Для логистического центра важно наличие достаточного местного спроса, хотя это и не является необходимым условием, местный спрос позволяет обеспечить ЛЦ работой минимально или полностью. Местный спрос дает экономическую основу для межрегиональных мероприятий. На примере Франкфурта-на-Одере видно, что отсутствие местного спроса делает прибыльную работу гораздо более сложной задачей. В Прилесье же, например, хорошую основу для работы создаёт быстрое расширение в регионах Беларуси сетей по продвижению товаров повседневного спроса (например, Евро-опт — крупнейшая сеть супермаркетов в Беларуси). В Беларуси на данный момент основное внимание уделяется распределительной, а не международной логистике.

Близость к промышленным центрам и/или густонаселённым районам: Эта рекомендация тесно связана с предыдущей. Идеальным местом для ЛЦ с точки зрения местного спроса в большинстве случаев является близость к промышленным и/или густонаселённым районам. Это не противоречит созданию ЛЦ в сельской местности. Тем не менее, даже в сельской местности должен быть выбран соответствующий «центр».

Местные характеристики: Необходимо принимать во внимание местные особенности. В зависимости от расположения, следует учитывать различные нишевые стратегии при планировании новых ЛЦ. Хорошим примером является то, что одна из крупнейших позиций экспорта в Россию из Беларуси — это продукты питания (на сумму 4–5 млрд. евро в год, и в перспективе ожидается рост), и, вероятно, весь этот объём распределяется через ЛЦ, размещенные в России. Это дает выгодную возможность окружающим ЛЦ.

Перспектива макро-инфраструктуры: Независимо от микро-месторасположения и инфраструктуры, правильное размещение с точки зрения международных транспорт-

ных коридоров и близость к крупным железным и автомобильным дорогам также имеет решающее значение. С одной стороны, важно привлечь клиентов из других регионов и, с другой стороны, доставлять региональные продукты потребителям в другие регионы и наоборот.

Тримодальное транспортное сообщение: Успешному ЛЦ необходим доступ по меньшей мере к двум видам транспорта (автомобильному и железнодорожному), но предпочтительно иметь доступ к трем видам (в т.ч. и к внутренним водным путям). Терминал для комбинированных перевозок является важной предпосылкой для логистического успеха.

С точки зрения пользователя расположение важно с позиции распределительных издержек. Сеть транспортных коридоров в обеспечивает быструю доставку товаров.

Профессиональное планирование является необходимым условием для достижения успеха: комплекс Прилесье демонстрирует важность международного / национального опыта и необходимости участия иностранных экспертов в процессе создания современных логистических центров. Беларусь может получить значительную пользу от сотрудничества в этой области с экспертами и логистическими центрами из Польши, Литвы, Латвии и Германии.

Сотрудничество: Предполагаемое сотрудничество между Франкфуртом-на-Одере и Прилесьем является хорошим примером с точки зрения преимуществ сотрудничества. Такое сотрудничество может быть национальным или международным. Помимо этого, благодаря проекту ACL порт Кёге и Гамбургский порт обсуждают возможности для более тесного сотрудничества. За счёт внутреннего сотрудничества и сотрудничества с другими логистическими центрами может быть достигнута экономия от масштаба и, таким образом, могут быть созданы эффективные транспортные цепочки и сетевые решения для оптимизации грузопотоков.

Уровень услуг: Вообще ЛЦ является наиболее конкурентоспособным, если им может быть предоставлен полный спектр логистических услуг в соответствии с международными стандартами для транспортных компаний, экспедиторских и других организаций. Этого до сих пор не хватает в ЛЦ Прилесье, но планируется ввести полный спектр услуг в ближайшем будущем (до 2016 г.).

Цены: Особое внимание должно быть уделено ценовой политике и арендным ставкам. Очевидно, что они должны быть привлекательными для клиентов и быть конкурентоспособными в регионе. Это может быть преимуществом для ЛЦ в восточной части Европы и вызовом для логистических центров Западной Европы.

Современные IT-решения: В логистических центрах должна предлагаться самая передовая IT-инфраструктура и решения, которые, как правило, являются барьерами для отдельной компании (интеллектуальные транспортные системы на основе передовых технологий, т.е. EDI, коммуникационные и информационные системы).

По данным исследований маркетинговой компании порта Гамбург PLANCO Консалтинг, Центра социально-экономических исследований Беларуси «CASE Belarus», Института логистики и складирования, Латвийской логистической ассоциации, Института бизнеса и менеджмента технологий БГУ.

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТЬ РАЗВИТИЯ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ АВТОМОБИЛЬНО- ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

17.1. Особенности распределения международных грузовых перевозок и доходов от них между автомобильным и железнодорожным транспортом в Республике Беларусь

В общем объёме международных перевозок грузов автомобильным и железнодорожным транспортом в тоннах за 2012 год доля автомобильного транспорта составила 7,8%, а железнодорожного — 92,2%. При этом в объёме экспорта транспортных услуг в стоимостном выражении, доля автотранспорта составляет 50,4%, а доля железнодорожного — 49,6% (Рисунок 17.1). В международных грузовых перевозках Республики Беларусь автомобильный транспорт, перевозя менее 10% тоннажа, зарабатывает более 50% доходов при экспорте.

В данном случае в показатель экспорта включены как грузовые, так и пассажирские перевозки, поскольку в открытом доступе отсутствуют статистические данные отдельно по грузам и пассажирам. Однако по имеющимся статистическим данным доля пассажирских перевозок в экспорте автомобильного транспорта занимает менее 1%.

Разделив величину экспорта в долларах на количество перевезенных в международном сообщении грузов в тоннах, можно установить, что перевозка 1 тонны груза в международном сообщении автомобильным транспортом в 2012 г. принесла примерно 116 долларов США, а перевозка 1 тонны груза железнодорожным транспортом — приблизительно 9 долларов США.

Соотношение между объёмами перевозок и объёмами экспорта автомобильным и железнодорожным транспортом за 2012 год

Рисунок 17.1

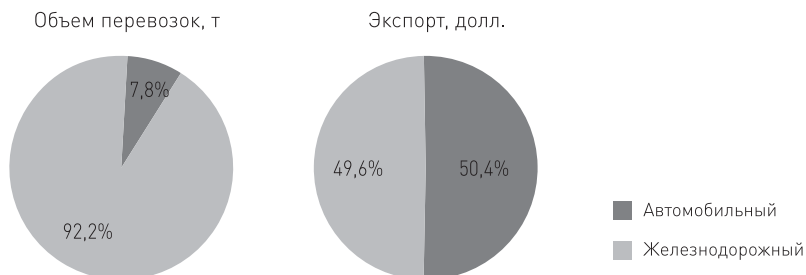


Рисунок 17.2

**Объёмы международных перевозок грузов
автомобильным транспортом, т**

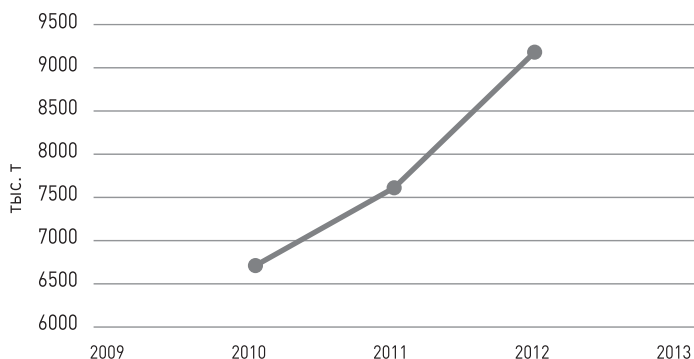


Рисунок 17.3

**Объёмы международных перевозок грузов
железнодорожным транспортом, т**

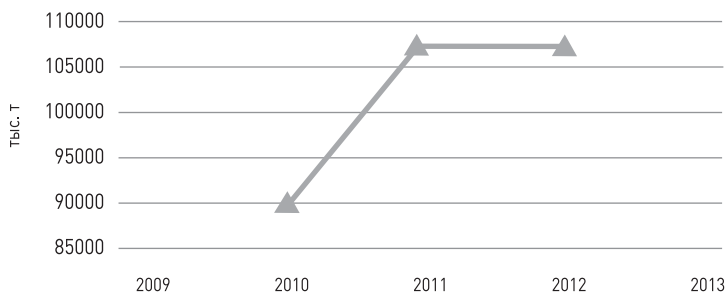
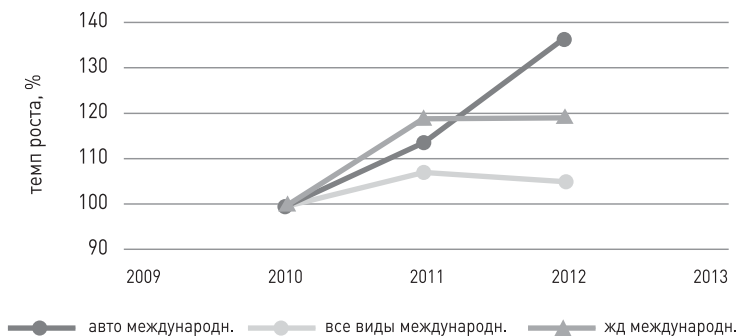


Рисунок 17.4

**Динамика объёма межд. перевозок грузов автомобильным транспортом
в сравнении с общим объёмом межд. перевозок всеми видами транспорта**



В расчёте на 1 тонно-километр, т. е. с учётом расстояния перевозки, разница в доходности между автомобильным и железнодорожным транспортом получается ещё больше, поскольку среднее расстояние перевозки груза железнодорожным транспортом значительно больше, чем автомобильным. Здесь необходимо сделать оговорку, что показатели экспорта транспортных услуг в расчёте на 1 тонну или на 1 тонно-километр нельзя считать полностью сопоставимыми для автомобильного и железнодорожного транспорта. Это сравнение — приблизительное.

Таким образом, работа автомобильного транспорта в международном сообщении имеет более высокую доходность и, соответственно, более высокие издержки по сравнению с железнодорожным.

Анализ динамики международных перевозок показывает, что на протяжении последних лет наблюдается рост объёмов международных перевозок грузов автомобильным транспортом. В 2012 г. этот объём составил 9159 тыс. тонн, что на 1558 тыс. тонн или на 20,5% больше по сравнению с 2011 г. и на 35,4% больше по сравнению с 2010 г. (Рисунок 17.2).

Объём международных перевозок грузов железнодорожным транспортом вырос в 2011 году по сравнению с 2010 г., но снизился в 2012 году по сравнению с 2011 г. (Рисунок 17.3).

Несмотря на общее уменьшение объёмов международных перевозок в 2012 г., объём автомобильных международных перевозок продолжал расти (Рисунок 17.4).

Хотя автомобильные перевозки занимают небольшую долю по тоннажу в общем объёме международных перевозок Республики Беларусь, эта доля увеличивалась в последние годы. Таким образом, в Республике Беларусь происходит развитие сектора международных автомобильных перевозок.

Как показывают статистические данные, работа автомобильного транспорта в международном сообщении имеет более высокую доходность и, соответственно, более высокие издержки по сравнению с железнодорожным. **За что, помимо самого факта транспортировки, готов платить дорожке клиент, отдавая предпочтение автомобильному транспорту перед железнодорожным?**

В данном случае главными преимуществами являются:

- ◇ оперативность организации доставки, более быстрое оформление заказа;
- ◇ время доставки более короткое по сравнению с железнодорожной перевозкой;
- ◇ возможность доставки от двери до двери;
- ◇ возможность доставки точно в срок;
- ◇ отсутствие необходимости в дополнительной перевалке груза по сравнению с мультимодальной автомобильно-железнодорожной перевозкой.

Почему автомобильный транспорт в большей степени удовлетворяет современным требованиям к качеству международных грузовых перевозок по сравнению с железнодорожным транспортом в Республике Беларусь?

Автомобильный транспорт представлен большим количеством предприятий частной формы собственности, в то время как железнодорожный транспорт в Республике Беларусь представлен одним крупным предприятием государственной формы собственности — Белорусской железной дорогой.

В силу этого на предприятиях автомобильного транспорта больше лиц, которые кровно, а не косвенно, заинтересованы в существовании и развитии этих предприятий.

Автотранспортные предприятия демонстрируют бóльшую гибкость, быстрее приспосабливаются к текущим потребностям рынка, активнее завоёвывают новые рынки и осуществляют инновации, активнее отстаивают свои интересы на государственном уровне.

Белорусская железная дорога является чрезвычайно крупным предприятием со сложной многоярусной структурой управления. В силу этого данное предприятие демонстрирует по сравнению с автотранспортом меньшую гибкость, медленнее приспосабливается к изменениям на рынке.

Технология работы, применяемая на Белорусской железной дороге в настоящее время была сформирована в большой степени в период существования бывшего СССР. В экономических условиях того периода большинство товаров являлось дефицитом. В том числе имел место дефицит перевозок, т. е. неспособность транспортной системы обеспечить перевозкой всех желающих. Внутри самой транспортной системы этот дефицит проявлялся в таких формах, как дефицит подвижного состава, дефицит пропускной способности и др. В таких условиях главными критериями в организации и совершенствовании работы были увеличение объёмов перевозок и снижение их себестоимости. Вопросам качества предоставляемых транспортных услуг уделялось гораздо меньше внимания.

Рынок международных перевозок, на котором в современных условиях работают перевозчики Республики Беларусь, наоборот предъявляет повышенные требования к качеству оказываемых услуг. Предприятия автомобильного транспорта быстрее перестраиваются под современные требования рынка, а железнодорожный транспорт реагирует медленнее. Этим объясняется рост объёмов экспорта услуг автомобильного транспорта по сравнению с железнодорожным транспортом.

В конце 19 – начале 20 века товарные рынки не были насыщены, и от предприятий требовалось увеличение объёмов производства однотипных товаров и снижение их себестоимости, а для этого требовалось совершенствовать технологию производства, станки, но не сам товар. В теории маркетинга этот этап получил название «концепции совершенствования производства». Во второй половине 20 века стало очевидным, наступившее насыщение рынков и экономика потребовала от предприятий новых товаров и услуг, всё более и более высокого качества, причём не массовых, а ориентированных на удовлетворение всё более узких групп потребителей (сегментов рынка). Эти процессы в равной степени относятся и к рынку транспортных услуг.

В марте 2011 года Европейской комиссией принят стратегический документ Белая книга правительства ЕС «Транспорт 2050», содержащий предложения для разработки законопроектов в сфере развития транспорта и определяющий политику развития европейского транспорта. В этом документе указывается, что экологически безопасная транспортная система может быть создана при максимальном переключении грузопотоков с автомобильного на железнодорожный транспорт. В связи с этим одним из основных положений документа является «увеличение доли железнодорожного и водного транспорта для грузовых перевозок на расстояние свыше 300 км до 50% и более». Так же предусматривается «создание интермодальных терминалов, соединяющих аэропорты, сети высокоскоростных железных дорог, морские порты» и «окончание создания европейской сети высокоскоростных железных дорог» [White Paper on transport, 2011].

Новая транспортная политика, соответствующая принципам Белой книги, неизбежно затрагивает соседей ЕС, в том числе оказывает влияние на дальнейшее развитие мультимодальных перевозок в Республике Беларусь.

17.2. Необходимость повышения скоростей доставки грузов железнодорожным транспортом для развития мультимодальных перевозок

Как отмечалось выше, скорость доставки и соблюдение принципа «точно в срок» — это в современных условиях основные преимущества, благодаря которым клиент в ряде случаев выбирает автомобильный транспорт, несмотря на высокие издержки по сравнению с железнодорожным. **Возможно ли сделать так, чтобы транспортные услуги, оказываемые железной дорогой, в большей степени удовлетворяли перечисленным выше запросам клиентов? И сохранится ли при этом такое преимущество железнодорожной перевозки, как дешевизна по сравнению с автотранспортом?**

Необходимо отметить, что скорость доставки грузов железнодорожным транспортом — величина, которую можно изменять в значительном диапазоне без изменения существующей технической базы (пути и подвижного состава), путём изменения плана формирования поездов, а также за счёт других факторов.

При всём многообразии проводившихся ранее исследований, задачи по повышению эффективности работы различных видов транспорта решались, в основном, по отдельности, обособленно друг от друга. Специалисты по железнодорожному транспорту совершенствовали железнодорожную перевозку, а специалисты по автомобильному транспорту — автомобильную. При этом задачи развития и организации работы железной дороги решались, в первую очередь, с позиций минимизации расходов на перевозку, и лишь затем — с позиций увеличения скорости доставки (Еловой, И.А. Формирование транспортно-логистической системы Республики Беларусь. Гомель, 2007).

В исследованиях по сравнению вариантов перевозки автомобильным и железнодорожным транспортом, а также при оценке целесообразности смешанной автомобильно-железнодорожной перевозки, специалисты, как правило, исходили из уже сложившихся в практике условий эксплуатации автомобильного и железнодорожного транспорта. В частности сопоставлялись фактически сложившиеся расходы и себестоимость различных видов транспорта. Так, например, в 50-е гг. прошлого века использовался критерий минимума провозных плат, который после 60-х гг. трансформировался в понятие Least Total Distribution Costs (наименьшие суммарные издержки товародвижения), включающее в себя оплату грузоперевозки по тарифу и альтернативные издержки (дополнительные расходы из-за увеличения времени доставки, потери рынков сбыта и др.) (Гаджинский, А. М. Логистика. Москва, 2012).

Таким образом, исходя из фактических условий, получался вывод о медленной скорости и низкой себестоимости перевозки железнодорожным транспортом по сравнению с автомобильным. В настоящее время в Республике Беларусь, технология организации грузовой железнодорожной перевозки также в большей степени ориентирована на снижение расходов и себестоимости, чем на повышение скорости доставки. Именно поэтому скорость доставки грузов по железной дороге низкая по сравнению с автотранспортом.

Вагон с грузом продвигается по железнодорожной сети Республики Беларусь со скоростью в среднем 8–10 км/ч. Низкая скорость движения вагона с грузом по железнодо-

рожной сети обусловлена тем, что большую часть времени (более 80%) вагоны с грузом находятся на технических станциях, станциях погрузки-выгрузки в ожидании соответствующих операций, и лишь малую часть времени находятся в движении.

Согласно отчетным статистическим данным за 2012 г. оборот грузового вагона по дороге в целом составил 101 ч, в том числе: время в движении — 16,6 ч или 16,4% времени оборота, время нахождения вагона на станциях погрузки-выгрузки — 33,6 ч или 33,3%, время нахождения вагона на технических станциях — 50,8 ч или 50,3%.

Скорость продвижения вагона по сети повышается, если не ожидать накопления составов максимально допустимой массы и длины, а отправлять более короткие составы. При этом возрастёт себестоимость железнодорожной перевозки в связи с ростом интенсивности использования локомотивов и увеличением измерителей: локомотиво-километры, локомотиво-часы, бригадо-часы локомотивных бригад, тонно-километры брутто, расход электроэнергии и топлива. В сторону уменьшения на себестоимость влияет снижение величины вагоно-часов за счет начально-конечных операций и простоя на технических станциях. Начиная с определённого расстояния, возросшая себестоимость железнодорожной перевозки всё равно будет ниже, чем себестоимость перевозки автомобильным транспортом, при сопоставимой скорости доставки груза.

Ещё один способ повышения скорости движения грузовых вагонов по сети, который применяется в настоящее время, — это организация движения так называемых челночных поездов, или, как их чаще принято называть в Республике Беларусь, контейнерных поездов. При такой технологии перевозки грузовых поездов передвигаются на установленном маршруте по заданному расписанию, с минимальным количеством остановок и без сортировки вагонов на сортировочных станциях. При данной технологии также возрастает себестоимость перевозки, но, начиная с определённого расстояния, такая транспортировка становится дешевле автомобильной.

Таким образом, оптимизируя работу интегрированной транспортной сети в целом, а не отдельных видов транспорта, можно обеспечить повышение скорости доставки грузов при одновременном снижении себестоимости перевозки.

В связи с этим актуальной является задача определения эффективных расстояний и скоростей доставки грузов для автомобильных и мультимодальных автомобильно-железнодорожных перевозок. Для решения данной задачи требуется:

- ◇ изучить проблему сопоставления расходов на перевозку грузов автомобильным и железнодорожным транспортом;
- ◇ разработать методику определения полной себестоимости перевозки грузов автомобильным транспортом с учётом расходов на ремонт и содержание автомобильных дорог;
- ◇ разработать методику определения себестоимости железнодорожной перевозки с учётом изменения скорости доставки грузов.

17.3. Методика расчета себестоимости автомобильной перевозки с учетом дорожной составляющей

При сравнении логистических цепей доставки грузов с использованием нескольких видов транспорта с целью их оптимизации возникает задача сопоставления расходов по разным вариантам цепей.

Методики определения расходов и себестоимости, применяемые на разных видах транспорта, значительно различаются. Поэтому некорректно использовать их при расчётах, предназначенных для сопоставления схем перевозки различными видами транспорта.

Если на железнодорожном транспорте в себестоимость включаются затраты на текущее содержание, амортизацию, капитальный ремонт пути и контактной сети, то применительно к автотранспорту в себестоимость перевозок не входят расходы, выделяемые государством на строительство, содержание и ремонт дорог.

Для получения достоверных результатов при сравнении расходов по вариантам перевозки необходимо учитывать элементы затрат по всему перевозочному циклу. Поэтому необходима методика расчёта затрат, которые возможно сопоставлять.

Включение дорожной составляющей, рассчитанной на основе реальных затрат, в себестоимость автомобильной перевозки грузов позволяет сопоставлять ее с себестоимостью железнодорожной перевозки.

Порядок формирования себестоимости и тарифа на услуги по перевозке грузов автотранспортом регламентирован:

1. Методическими рекомендациями по расчету тарифов на перевозку грузов и пассажиров автомобильным транспортом в Республике Беларусь, утвержденными приказом Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 25 июля 2005 г. № 210-Ц;
2. Положением о порядке формирования тарифов на перевозку грузов и пассажиров автомобильным транспортом в Республике Беларусь, утвержденного постановлением Министерства экономики Республики Беларусь и Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 12 апреля 2001 г. № 74/8.

В Республике Беларусь до 2010 года отношения, связанные с формированием фондов для содержания, ремонта и развития автомобильных дорог общего пользования, регулировались Законом «О дорожных фондах в Республике Беларусь».

Дорожный фонд как источник целевого финансирования дорожных работ упразднен в 2010 г. В настоящее время финансирование происходит напрямую из республиканского или местных бюджетов.

Расчет дорожной составляющей себестоимости перевозок может быть произведен в следующей последовательности:

1. Исходя из нормативов денежных средств на содержание и ремонт дорог VI категории (утвержденных Приказом №149 от 10.07.2012 Министерства транспорта и коммуникаций «О базовых нормативах денежных средств на содержание и ремонт автомобильных дорог общего пользования и порядке расчета ассигнований из бюджета на содержание и ремонт автомобильных дорог общего пользования») рассчитываются приведенные нормативы по другим категориям дорог.
2. Рассчитываются годовые расходы на содержание и ремонт дорог.
3. Рассчитывается нагрузка на дорогу в тоннах брутто по категориям дорог.
4. Исходя из общей суммы годовых расходов и тонн брутто рассчитываются удельные расходы на т-км брутто грузооборота.

Приведенные нормативы по категориям дорог определяются по формуле:

$$N_{\text{прив.}} = N \cdot K_{\text{кат}} \cdot K_{\text{и}} \cdot K_{\text{пр}}, \quad (17.1)$$

где N — базовый норматив денежных средств на содержание, текущий и капитальный ремонт автомобильных дорог VI категории, руб./км;

$K_{\text{кат}}$ — коэффициент, учитывающий дифференциацию стоимости работ по категориям дорог;

$K_{\text{и}}$ — коэффициент, учитывающий изменения стоимости работ;

$K_{\text{пр}}$ — коэффициент, учитывающий прочие затраты, налоги и отчисления.

Годовые расходы на содержание автомобильных дорог ($A_{\text{сод.}}$) равны приведенным нормативам на содержание дорог ($N_{\text{прив.сод.}}$), так как содержание дорог производится ежегодно.

Годовые расходы на текущий ремонт определяются по формуле:

$$A_{\text{тр}} = N_{\text{прив.тр.}} / T_{\text{тр}}, \quad (17.2)$$

где $T_{\text{тр}}$ — межремонтный срок для текущего ремонта, лет;

Годовые расходы на капитальный ремонт определяются по формуле:

$$A_{\text{кр}} = N_{\text{прив.кр.}} / T_{\text{кр}}, \quad (17.3)$$

где $T_{\text{кр}}$ — межремонтный срок для капитального ремонта, лет;

Итоговые годовые расходы на содержание и ремонт дорог определяются по формуле:

$$A = A_{\text{сод.}} + A_{\text{тр}} + A_{\text{кр}} \quad (17.4)$$

Тонны брутто нагрузки на дорогу в год определяются по формуле:

$$M = (M_{\text{бр1}} \cdot a_1 + M_{\text{бр2}} \cdot a_2 + M_{\text{бр3}} \cdot a_3 + M_{\text{бр4}} \cdot a_4) \cdot R \cdot 365, \quad (17.5)$$

где $M_{\text{бр1}}$, $M_{\text{бр2}}$, $M_{\text{бр3}}$, $M_{\text{бр4}}$ — соответственно, масса брутто легкового автомобиля, автобуса, грузового автомобиля грузоподъемностью до 3,5 т, грузового автомобиля грузоподъемностью более 3,5 т;

a_1 , a_2 , a_3 , a_4 — соответственно, доля легковых автомобилей, автобусов, грузовых автомобилей грузоподъемностью до 3,5 т, грузовых автомобилей грузоподъемностью более 3,5 т в структуре движения по категориям дорог;

R — среднесуточная интенсивность движения, ед./сут.;

Расходы по дорожной составляющей на 1 т/км брутто определяются по формуле:

$$Д = A/M. \quad (17.6)$$

Себестоимость перевозки с учетом дорожной составляющей определяется по формуле:

$$C_{\text{полн}} = C + Д, \quad (17.7)$$

где C — себестоимость перевозки 1 т-км груза, рассчитанная по статьям затрат.

В расчетах принята масса брутто легкового автомобиля 2 т, автобуса — 14 т, грузового автомобиля грузоподъемностью до 3,5 т — 4,6 т, грузового автомобиля грузоподъемностью более 3,5 т — 17 т. Нормативы денежных средств в ценах по состоянию на 01.01.2012 г.:

на содержание ($N_{\text{сод}}$) — 6,241 млн. руб./км;

на текущий ремонт ($N_{\text{тр}}$) — 94,238 млн. руб./км;

на капитальный ремонт ($N_{\text{кр}}$) — 427,163 млн. руб./км.

Рассчитанные расходы на содержание и ремонт дорог в расчёте на 1 т-км брутто приведены в Таблице 17.1.

Таблица 17.1. Расходы на содержание и ремонт дорог

Категория дороги	Среднесуточная интенсивность движения, ед./сут.	Нагрузка на дорогу, т брутто/год	Расходы на содержание и ремонт дорог, руб./т-км брутто
I	15 000	28 951 800	29,0
II	9 000	19 972 800	21,0
III	4 000	6 727 680	55,2
IV	1 500	2 308 260	130,7
V	100	96 360	3 130,3

Если учесть вес самого грузового автомобиля, то 1 т-км нетто это примерно 2 т-км брутто. Расходы на содержание и ремонт дороги I категории в расчёте на 1 т-км брутто в соответствии с Таблицей 17.1 равны 29,0 руб.

Полная себестоимость перевозки грузов автомобильным транспортом включает в себя непосредственно себестоимость перевозки, рассчитанную в соответствии с Методическими рекомендациями и Положением о порядке формирования тарифов, и дорожную составляющую перевозки, рассчитанную в соответствии с вышеприведенной методикой.

Себестоимость автомобильной перевозки включает в себя следующие составляющие: заработная плата водителей и прочего персонала, отчисления от средств на оплату труда, затраты на топливо, затраты на смазочные материалы, затраты на ремонт шин, затраты на ремонт и техническое обслуживание подвижного состава, амортизация основных средств, налоги.

Согласно произведенным расчетам себестоимость перевозки 15 т груза на расстояние 150 км седельным тягачом МАЗ-5432 с прицепом МАЗ 5205 составит 1046293 руб.; себестоимость 1 т-км нетто — 465руб./т-км; себестоимость 1 т-км брутто — 249 руб./т-км брутто.

Расчет себестоимости автомобильной перевозки грузов с учетом инфраструктурной составляющей по формуле (17.7) для дорог I категории приведен в Таблице 17.2.

Таким образом, общая себестоимость с учётом дорожной составляющей равна 523,02 руб./т-км [465,02+58]. Доля дорожной составляющей в себестоимости для данной категории дороги равна $58 / 523,02 \cdot 100 = 11,1\%$.

Таблица 17.2. Себестоимость автоперевозки с учетом инфраструктурной составляющей

Категория дороги	Расходы на содержание и ремонт дорог, руб./т-км брутто	Расходы на содержание и ремонт дорог, руб./т-км нетто	Себестоимость перевозки 1 т-км нетто без дорожной составляющей, руб./т-км нетто	Себестоимость перевозки 1 т-км нетто с учетом дорожной составляющей, руб./т-км нетто	Доля дорожной составляющей в себестоимости перевозки, %
I	29	58	465,02	523,02	11,1
II	21	42	465,02	507,02	8,3
III	55,2	110,4	465,02	575,42	19,2
IV	130,7	261,4	465,02	726,42	36,0
V	3 130,30	6260,6	465,02	6725,62	93,1

17.4. Методика расчета себестоимости железнодорожной перевозки с учетом изменения скорости доставки грузов

Себестоимость железнодорожных перевозок рассчитывается по расходам, связанным с основной деятельностью. Расходы по погрузке и выгрузке, подвозу и вывозу грузов со станций в состав себестоимости перевозок не включаются. В себестоимости перевозок учитываются только расходы магистрального железнодорожного транспорта.

Метод расходных ставок, применяемый при расчете себестоимости, значительно уменьшает объем счетной работы и вместе с тем позволяет достаточно полно учесть особенности конкретных условий перевозок и влияние их на изменение среднестанционной себестоимости перевозок, поэтому он широко применяется в технико-экономических расчетах в настоящее время.

Производственные расходы и себестоимость перевозок на железной дороге рассчитываются методом расходных ставок по следующей схеме:

1. Рассчитываются переменные расходы по статьям затрат по грузовым и пассажирским перевозкам, в том числе расходы по оплате труда.
2. Рассчитываются общепроизводственные расходы по каждой статье в доле, приходящейся на рубль затрат на оплату труда.
3. Рассчитываются величины калькуляционных измерителей.
4. Делением общей суммы зависящих расходов по каждому измерителю на величину этого измерителя определяется соответствующая расходная ставка.
5. Рассчитанные величины измерителей умножаются на соответствующие расходные ставки и определяются эксплуатационные расходы по каждой группе. Расходы этих групп суммируют и получают общую сумму зависящих от размеров движения расходов.

Полная величина эксплуатационных расходов определяется по следующей формуле:

$$E_{\text{полн}} = E_{\text{зав}} + E_{\text{уп}} = (E_{\text{зав}} / \%_{\text{зав}}) \cdot 100, \quad (17.8)$$

где $E_{\text{зав}}$ — величина зависящих расходов, вошедших в расчет расходных ставок;

$E_{\text{уп}}$ — величина условно-постоянных расходов;

$\%_{\text{зав}}$ — удельный вес зависящих расходов в общей сумме эксплуатационных расходов.

6. Себестоимость перевозок определяется по формуле:

$$CC = E_{\text{полн}} / (\sum p_l), \quad (17.9)$$

где $\sum p_l$ — грузооборот по дороге за определенный период, т-км.

Уменьшение количества вагонов в составе поезда позволяет сократить время, необходимое для накопления вагонов на состав, как следствие, возрастет скорость продвижения вагонов по сети железных дорог, что положительным образом влияет на конкурентные преимущества железнодорожного транспорта.

При изменении состава поезда с целью уменьшения времени на накопление вагонов на состав изменяется себестоимость железнодорожной перевозки. Следовательно, методика расчета калькуляционных измерителей должна учитывать возможность изменения скорости доставки за счет изменения состава поезда.

Расчет отдельных калькуляционных измерителей с учетом возможного изменения количества вагонов в поезде и уменьшения параметра накопления производится по следующим формулам (на 1000 т-км грузооборота):

1. Вагоно-километры общего пробега грузовых вагонов:

$$\sum ns = 1000 / P_{\text{гр}} \cdot (1 + \alpha), \quad (17.10)$$

где $P_{\text{гр}}$ — динамическая нагрузка груженого вагона, т;

α — коэффициент порожнего пробега вагонов к груженому.

2. Вагоно-часы в том случае, когда нужно учесть изменение среднесуточного пробега вагонов, по сравнению со среднedorожным, рассчитываются по элементам оборота вагона:

$$\sum nH = \sum nH_{\text{дв}} + \sum nH_{\text{нк}} + \sum nH_{\text{тс}}, \quad (17.11)$$

где $\sum nH_{\text{дв}}$ — вагоно-часы, затрачиваемые при прохождении вагонов по участку;

$\sum nH_{\text{нк}}$ — вагоно-часы, затрачиваемые на начально-конечные операции;

$\sum nH_{\text{тс}}$ — вагоно-часы простоя вагонов на технических станциях.

Вагоно-часы, затрачиваемые при прохождении вагонов по участку, рассчитываются по формуле:

$$\sum nH_{\text{дв}} = (\sum ns) / V_{\text{уч}}, \quad (17.12)$$

где $V_{\text{уч}}$ — участковая скорость движения поездов, км/ч.

Вагоно-часы, затрачиваемые на начальную и конечную операции, при уменьшении параметра накопления вагонов рассчитываются по формуле:

$$\sum nH_{\text{нк}} = t_{\text{нк}} \cdot (\sum ns) / (l \cdot (1 + \alpha)) \cdot \gamma, \quad (17.13)$$

где $t_{\text{нк}}$ — время, затрачиваемое на начальную и конечную операции, ч.;

l — дальность перевозки рассматриваемого груза, км;

γ — коэффициент, учитывающий изменение времени переработки местных вагонов в зависимости от времени накопления. Рассчитывается по формуле:

$$\gamma = (T_{\text{нк}_1}^{\text{нк}}) / (T_{\text{нк}_0}^{\text{нк}}), \quad (17.14)$$

где $T_{\text{нк}_0}^{\text{нк}}$ — общая продолжительность переработки местных вагонов, ч.;

$T_{\text{нк}_1}^{\text{нк}}$ — общая продолжительность переработки местных вагонов при изменении времени накопления, ч.;

Общая продолжительность переработки $T_{\text{нк}_0}^{\text{нк}}$ рассчитывается на основании технологического графика переработки вагонов. Технологическая линия переработки местных вагонов, имеющих две грузовые операции, приведена в Таблице 17.3.

Таблица 17.3. Последовательность технологических операций по переработке местных вагонов (Тихомиров, И.Г. Организация движения на железнодорожном транспорте. Ч.1, Минск, 1979)

Наименование операции	Условные обозначения
1. Накопление местных вагонов на подачу	$t_{\text{нп}}$
2. Операции прибытия с поездом, имеющим замыкающую группу	$t_{\text{пр}}$
3. Расформирование поезда	$t_{\text{расф}}$
4. Подборка, подача, расстановка вагонов	$t_{\text{пу}}^1$
5. Грузовая операция (выгрузка)	$t_{\text{го}}^1$
6. Сборка, уборка, расстановка под погрузку	$t_{\text{пу}}^2$
7. Грузовая операция (погрузка)	$t_{\text{го}}^2$
8. Сборка, уборка в парк сортировки	$t_{\text{пу}}^3$
9. Окончание накопления	$t_{\text{н}}$
10. Окончание формирования	$t_{\text{форм}}$
11. Операции по отправлению	$t_{\text{отпр}}$
Общая продолжительность	$T_{\text{нк}_0}^{\text{нк}}$

Общая продолжительность переработки $T_{\text{нк}_0}^{\text{нк}}$ рассчитывается по формуле:

$$T_{\text{нк}_0}^{\text{нк}} = t_{\text{нп}} + t_{\text{пр}} + t_{\text{расф}} + t_{\text{пу}}^1 + t_{\text{го}}^1 + t_{\text{пу}}^2 + t_{\text{го}}^2 + t_{\text{пу}}^3 + t_{\text{н}} + t_{\text{форм}} + t_{\text{отпр}}. \quad (17.15)$$

При формировании коротких составов уменьшается продолжительность операции 9 (окончание накопления). Общая продолжительность переработки местных вагонов $T_{\text{нк}_1}^{\text{нк}}$ при этом рассчитывается по формуле:

$$T_1^{нк} = t_n^1 + t_{пр}^1 + t_{расф}^1 + t_{пу}^1 + t_{го}^1 + t_{пу}^2 + t_{го}^2 + t_{пу}^3 + t_n^3 \cdot \kappa_t + t_{форм} + t_{отпр} \quad (17.16)$$

где κ_t — коэффициент, учитывающий изменение количества вагонов в составе поезда, рассчитываемый по формуле:

$$\kappa_t = m_1 / m_0, \quad (17.17)$$

где m_1 — средний состав поезда после сокращения времени накопления, ваг.;

m_0 — базовый средний состав поезда, ваг.

Базовый средний состав поезда определяется по формуле:

$$m_0 = \sum ns^r / \sum NS_{гр}^r, \quad (17.18)$$

где $\sum ns^r$ — годовой пробег вагонов, ваг-км;

$\sum NS_{гр}^r$ — годовой пробег поездов в грузовом движении, поезд-км.

Вагоно-часы простоя вагонов на технических станциях рассчитываются по формуле:

$$\sum nH_{тс} = t_{тех} \cdot n_{тех} \cdot (\sum ns) / (l \cdot (1 + \alpha)) \cdot \delta \quad (17.19)$$

где $t_{тех}$ — средний простой вагона на одной технической станции;

$n_{тех}$ — среднее количество технических станций, проходимых вагонами, шт.;

δ — коэффициент, учитывающий изменение времени переработки транзитных вагонов на технических станциях в зависимости от времени накопления.

$$\delta = (T_1^{тех}) / (T_0^{тех}), \quad (17.20)$$

где $T_0^{тех}$ — общая продолжительность переработки транзитных вагонов на технических станциях, ч;

$T_1^{тех}$ — общая продолжительность переработки транзитных вагонов при изменении времени накопления, ч;

Общая продолжительность переработки $T_0^{тех}$ рассчитывается на основании технологического графика переработки транзитных вагонов (Таблица 17.4).

Таблица 17.4. Последовательность технологических операций по переработке транзитных вагонов (Тихомиров, И.Г. Организация движения на железнодорожном транспорте. Ч.1, Минск, 1979)

Наименование операции	Условные обозначения
1. Накопление вагонов на состав поезда	t_n^1
2. Операции по прибытию поезда	$t_{пр}^1$
3. Расформирование поезда с одновременным формированием накопившегося состава через горку	$t_{расф}^1$
4. Окончание формирования и выставка состава в парк отправления	$t_{форм}^1$
5. Операции по отправлению	$t_{отпр}^1$
Общая продолжительность	$T_0^{тех}$

Общая продолжительность переработки $T_0^{\text{тех}}$ рассчитывается по формуле:

$$T_0^{\text{тех}} = t_n^1 + t_{\text{пр}}^1 + t_{\text{расф}}^1 + t_{\text{отпр}}^1. \quad (17.21)$$

При формировании коротких составов уменьшается продолжительность операции 1 (накопление вагонов на состав поезда). Общая продолжительность переработки транзитных вагонов $T_{1\text{тех}}$ при этом рассчитывается по формуле:

$$T_1^{\text{тех}} = t_n^1 \cdot K_r + t_{\text{пр}}^1 + t_{\text{расф}}^1 + t_{\text{отпр}}^1. \quad (17.22)$$

3. Локомотиво-километры по видам тяги {электровозная, тепловозная}:

$$\sum MS = \sum NS \cdot (1+B) = (\sum ns)/m \cdot (1+B), \quad (17.23)$$

где $\sum NS$ — поездо-километры, приходящиеся на рассматриваемые перевозки, поездо-км;

B — отношение вспомогательного пробега локомотивов к пробегу во главе поездов.

При ограничении веса поезда брутто длиной станционных путей поездо-км определяются по формуле:

$$\sum NS = (\sum ns)/m, \quad (17.24)$$

где m — состав поезда, соответствующий длине станционных путей, ваг.

4. Локомотиво-часы по видам тяги:

$$\sum MH = (24 \cdot \sum MS_n) / S_n = (24 \cdot \sum NS \cdot (1+B_n)) / S_n = (24 \cdot \sum ns \cdot (1+B_n)) / (m \cdot S_n), \quad (17.25)$$

где $\sum MS_n$ — локомотиво-км линейного пробега.

$$\sum MS_n = \sum NS \cdot (1+B_n), \quad (17.26)$$

где B_n — отношение вспомогательного линейного пробега поездных локомотивов к пробегу их во главе поездов;

S_n — среднесуточный пробег локомотива, км.

5. Бригадо-часы локомотивных бригад по видам тяги:

$$\sum NH = (\sum MS_n \cdot K_{\text{бр}}) / V_{\text{уч}} = (\sum ns \cdot (1+B_n) \cdot K_{\text{бр}}) / (m \cdot V_{\text{уч}}), \quad (17.27)$$

где $K_{\text{бр}}$ — коэффициент, учитывающий дополнительное время работы локомотивных бригад

6. Тонно-километры брутто вагонов и локомотивов:

$$\sum PL_{\text{бр вл}} = PL_{\text{бр в}} + PL_{\text{бр л}} = 1000 + q_m \cdot \sum ns + (P_n \cdot \sum ns \cdot (1+B_n)) / m, \quad (17.28)$$

где $PL_{\text{бр в}}$ — тонно-километры брутто вагонов;

$PL_{\text{бр л}}$ — тонно-километры брутто локомотивов.

$$PL_{\text{бр в}} = PL_n + q_m \cdot \sum ns, \quad (17.29)$$

где PL_n — тонно-километры нетто;

q_m — масса тары грузового вагона, т.

$$pl_{бр.л} = P_{л} \cdot \sum MS_{л}, \quad (17.30)$$

где $P_{л}$ — масса локомотива, т.

7. Расход электроэнергии или условного топлива (по видам тяги) определяется по формуле (т.к. согласно исследованиям в среднем для электровозов и тепловозов уменьшение массы поезда брутто на 1% увеличивает расход электроэнергии или условного топлива на 0,2% и наоборот [Гизатуллина В. Г. Себестоимость железнодорожных перевозок. Гомель, 2002]):

$$\mathcal{E}(T) = (\mathcal{E}(T)_{дв}^a + \mathcal{E}(T)_{дв}^n + \mathcal{E}(T)_{пр}^n) \cdot \kappa_a, \quad (17.31)$$

где $\mathcal{E}(T)_{дв}^a$ — электроэнергия для передвижения вагонов, кВт-ч;

$\mathcal{E}(T)_{дв}^n$ — электроэнергия для передвижения локомотивов, кВт-ч;

$\mathcal{E}(T)_{пр}^n$ — электроэнергия на простой локомотивов, кВт-ч.

κ_a — коэффициент, учитывающий увеличение (уменьшение) расхода электроэнергии (топлива) в результате изменения массы поезда.

Электроэнергия для передвижения вагонов определяется по формуле:

$$\mathcal{E}(T)_{дв}^a = (a_{дв}^a \cdot \sum pl_{бр.в}) / 10000, \quad (17.32)$$

где $a_{дв}^a$ — норма расхода электроэнергии (условного топлива) на 10000 т-км брутто, кВт-ч (кг).

Электроэнергия для передвижения локомотивов определяется по формуле:

$$\mathcal{E}(T)_{дв}^n = (a_{дв}^n \cdot \sum MS_{л}) / 100 = (a_{дв}^n \cdot \sum ns \cdot (1 + B_{л})) / (100 \cdot m), \quad (17.33)$$

где $a_{дв}^n$ — норма расхода электроэнергии (условного топлива) на 100 лок-км линейного пробега локомотивов, кВт-ч (кг).

Электроэнергия на простой локомотивов определяется по формуле:

$$\mathcal{E}(T)_{пр}^n = a_{пр}^n \cdot \sum MS_{усл} \cdot \kappa_{дв}, \quad (17.34)$$

где $a_{пр}^n$ — норма расхода электроэнергии (условного топлива) на 1 час простоя локомотивов, кВт-ч (кг);

$\sum MS_{усл}$ — условный пробег локомотивов (маневровая работа поездными локомотивами: 1 час работы = 5 км условного пробега; простой поездных локомотивов в рабочем состоянии: 1 час простоя = 1 км условного пробега), лок-ч;

$\kappa_{дв}$ — коэффициент использования мощности двигателя.

Коэффициент, учитывающий увеличение (уменьшение) расхода электроэнергии (топлива) в результате изменения массы поезда, определяется по формуле:

$$\kappa_a = (m_0 - m_1) / (5 \cdot m_0) + 1. \quad (17.35)$$

8. Маневровые локомотиво-часы на две операции:

◇ подачу и уборку вагонов в пункты погрузки и выгрузки грузов — рассчитываются по нормам на измеритель количество погруженных и выгруженных вагонов.

- ◇ формирование, переформирование и расформирование поездов – рассчитываются по нормам на 1000 ваг-км.

$$\sum M_{\text{м}} = 0,006 + (\sum n_{\text{с}} \cdot B_{\text{м}} / 1000 + C_{\text{м}} \cdot \sum n, \quad (17.36)$$

где $B_{\text{м}}$ — затраты маневровых локомотиво-часов на 1000 ваг- км общего пробега грузовых вагонов;

$C_{\text{м}}$ — затрата локомотиво-часов маневровой работы на 1 погруженный и выгруженный вагон;

$\sum n$ — количество погруженных и выгруженных вагонов;

0,006 — постоянная часть маневровых локомотиво-часов.

9. Количество отправленных вагонов:

$$\sum O = 1000 / (l \cdot p_0), \quad (17.37)$$

где p_0 — статическая нагрузка вагона, т.

Себестоимость 1 т-км, рассчитанная методом расходных ставок на основании статистических данных (средних по дороге) за 2012 г., составила 333,28 руб.

Себестоимость перевозок грузов, рассчитанная с учетом уменьшения состава поезда на 50% (до 27 вагонов) увеличилась до 451,28 руб/т-км или на 35,41% в связи с ростом интенсивности использования локомотивов и увеличением измерителей: локомотиво-километры, локомотиво-часы, бригадо-часы локомотивных бригад, тонно-километры брутто, расход электроэнергии и топлива. В сторону уменьшения на себестоимость влияет снижение величины вагоно-часов за счет начально-конечных операций и простоя на технических станциях.

Для определения функциональной зависимости себестоимости перевозок от скорости доставки, определяемой в данном случае составом поезда, необходимо рассчитать скорости доставки для различной длины состава поезда в вагонах:

Скорость доставки грузов рассчитывается по формуле:

$$V_{\text{дост}} = (\sum n_{\text{с}}) / (\sum n_{\text{Н}}). \quad (17.38)$$

Для исходного варианта перевозок по статистическим данным за 2012 г.:

$$V_{\text{дост}} = 32,95 / 5,89 = 5,6 \text{ км/ч или } 134,3 \text{ км/сут.}$$

Для варианта перевозок с сокращением среднего состава поезда на 9,6%:

$$V_{\text{дост}} = 32,95 / 5,63 = 5,9 \text{ км/ч или } 140,5 \text{ км/сут.}$$

Для варианта перевозок с сокращением среднего состава поезда на 26,2%:

$$V_{\text{дост}} = 32,95 / 5,18 = 6,4 \text{ км/ч или } 152,7 \text{ км/сут.}$$

Для варианта перевозок с сокращением среднего состава поезда на 50,2%:

$$V_{\text{дост}} = 32,95 / 4,52 = 7,3 \text{ км/ч или } 174,8 \text{ км/сут.}$$

Для варианта перевозок с сокращением среднего состава поезда на 72,3%:

$$V_{\text{дост}} = 32,95 / 3,92 = 8,4 \text{ км/ч или } 201,7 \text{ км/сут.}$$

Результаты расчета себестоимости и скоростей доставки для различных вариантов состава поезда сведены в Таблицу 17.5.

Таблица 17.5. Скорость доставки грузов в зависимости от среднего состава поезда

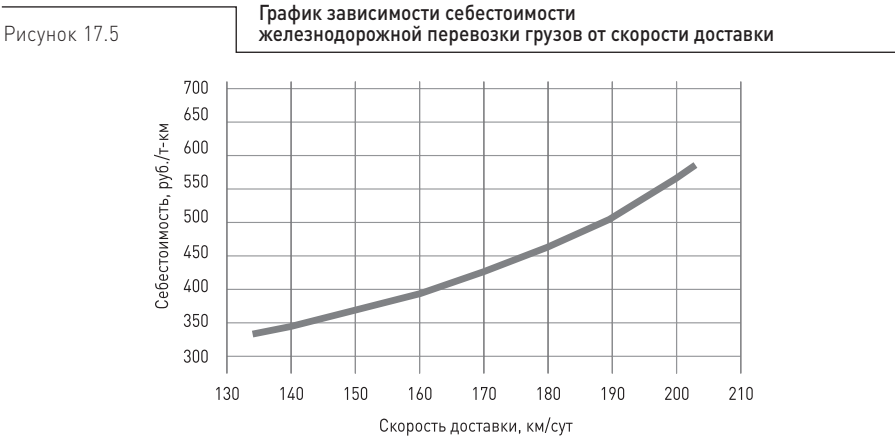
Скорость достав-ки грузов, км/сут.	Себестоимость перевозок, руб./т-км	Сокращение среднего состава поезда, %	Рост скорости доставки грузов, %	Рост себестоимости перевозок, %
134,2	333,28	0,00	0,00	0,00
140,5	347,77	9,60	4,64	4,35
152,7	376,81	26,20	13,79	13,06
174,8	451,28	50,19	30,22	35,41
201,7	631,49	72,33	50,25	89,48

График зависимости себестоимости перевозок от скорости доставки грузов на основании произведенных расчетов приведен на Рисунке 17.5.

При сокращении состава поезда происходит рост себестоимости перевозок в связи с необходимостью использования большего количества локомотивов для перевозок с меньшим интервалом. Так, при росте скорости доставки на 14% до 152,7 км/сут. себестоимость вырастет на 13,06% и составит 377 руб./т-км; при росте скорости на 30% до 175 км/сут. себестоимость вырастет на 35,4% и составит 451 руб./т-км; при росте скорости до 201,7 км/сут. себестоимость вырастет на 89% и составит 631,49 руб./т-км;

17.5. Определение эффективных расстояний и скоростей доставки грузов для мультимодальных грузовых перевозок

Для того, чтобы ответить на вопросы о количественных характеристиках преимуществ железнодорожного и автомобильного транспорта, и определить расстояние, при превышении которого выгодна смешанная автомобильно-железнодорожная перевозка, необходимо рассчитать расходы на перевозку 1 т груза в зависимости от расстояния перевозки для усреднённых условий по следующим вариантам:



- ♦ Автомобильная перевозка грузов.
- ♦ Автоперевозка с учетом дорожной составляющей.
- ♦ Железнодорожная перевозка грузов.
- ♦ Железнодорожная перевозка с учетом двух перевалок с автомобильного подвижного состава на железнодорожный и наоборот (в случае смешанной перевозки).
- ♦ Железнодорожная перевозка с учетом перевалок и увеличения скорости продвижения вагонов по сети за счет формирования коротких поездов и уменьшения простоя на технологических станциях.

При калькуляции себестоимости перевозок автомобильным транспортом затраты по отношению к объему производства принято делить на постоянные и переменные. К постоянным затратам относят затраты, величина которых практически не изменяется при изменении объема перевозок: заработная плата руководителей, специалистов и служащих, заработная плата водителей при повременной оплате; налоги и отчисления от средств на оплату труда; амортизация основных средств и др.

К переменным затратам относят затраты, величина которых изменяется пропорционально объему перевозок и пробегу подвижного состава: заработная плата водителей по сдельной расценке; заработная плата ремонтных и вспомогательных рабочих; сумма отчислений на оплату труда; затраты на топливо; затраты на смазочные материалы; затраты на ремонт шин; материальные затраты на техническое обслуживание, текущий и капитальный ремонты и др.

Для определения функциональной зависимости себестоимости от расстояния перевозки и нахождения эффективных расстояний необходимо определить переменные расходы по видам перевозок при изменении расстояния и выделить величину постоянных расходов. Для смешанной автомобильно-железнодорожной перевозки также необходимо учесть затраты на перевалку груза.

Переменные годовые расходы по автомобильной перевозке грузов определяются исходя из годового грузооборота по формуле:

$$C_{\text{пер.год.}} = C_{\text{пер.}} \cdot \sum pl, \quad (17.39)$$

где $C_{\text{пер.}}$ — переменные расходы в части себестоимости автомобильной перевозки, руб./т-км;

$\sum pl$ — годовой грузооборот автомобильного транспорта, т-км.

Общие годовые расходы по автомобильной перевозке грузов определяются по формуле:

$$C_{\text{общ.год.}} = C_{\text{пер.год.}} / \%C_{\text{пер.}} \cdot 100, \quad (17.40)$$

где $\%C_{\text{пер.}}$ — процент переменных расходов в общей себестоимости автомобильной перевозки.

Постоянные годовые расходы по автомобильной перевозке грузов определяются по формуле:

$$C_{\text{пост.год.}} = C_{\text{общ.год.}} - C_{\text{пер.год.}} \quad (17.41)$$

Удельные постоянные расходы определяются по формуле:

$$C_{\text{пост.}} = C_{\text{пост.год.}} / (\sum P), \quad (17.42)$$

где $\sum P$ — количество грузов, перевезенных автотранспортом в год, т.

Аналогично, исходя из годового грузооборота и количества перевезенных грузов, рассчитываются годовые переменные, постоянные, общие и удельные постоянные расходы для железнодорожной грузовой перевозки.

Общая себестоимость автомобильной и железнодорожной перевозки на графике выражается функцией:

$$C_{\text{общ.}} = C_{\text{пост.}} + C_{\text{пер.}} \cdot L, \quad (17.43)$$

где L — расстояние перевозки, км.

Себестоимость автоперевозки 1 т груза с учетом дорожной составляющей определяется по формуле:

$$C = C_{\text{пост.}} + C_{\text{пер.}} \cdot L + D \cdot L, \quad (17.44)$$

где D — дорожная составляющая (принята в расчетах для дорог II категории), руб./т-км нетто.

Себестоимость железнодорожной перевозки с учетом перевалок определяется по формуле:

$$C_{\text{перевалка}}^{\text{жд}} = C_{\text{общ.}}^{\text{жд}} + C_{\text{перевалка}}. \quad (17.45)$$

Произведем расчет функций зависимости себестоимости перевозки грузов от расстояния по вариантам.

Вариант 1 — перевозка грузов автотранспортом.

Исходя из калькуляции себестоимости автомобильной перевозки грузов произведем выделение постоянных и переменных затрат. Себестоимость 1 т-км принимается для грузооборота 2250 т-км.

Согласно статистическим данным за 2012 г. грузооборот автомобильного транспорта составил 22031000 тыс. т-км, количество перевезенных грузов 189302 тыс. т. (<http://belstat.gov.by/homep/ru/indicators/transport.php>).

Функция для определения общей себестоимости автоперевозки:

$$C_1 = 5759,28 + 415,53 \cdot L.$$

Вариант 2 — перевозка грузов автомобильным транспортом с учетом дорожной составляющей.

Дорожная составляющая из предыдущих расчетов принята условно для дорог II категории в размере 42 руб./т-км.

Функция для определения общей себестоимости:

$$C_2 = C_1 + 42 \cdot L = 5759,28 + 415,53 \cdot L + 42 \cdot L = 5759,28 + 457,53 \cdot L.$$

Вариант 3 — перевозка грузов железнодорожным транспортом.

Согласно статистическим данным за 2012 г. грузооборот железнодорожного транспорта составил 48351000 тыс. т-км, количество перевезенных грузов 153 673 тыс. т. (<http://belstat.gov.by/homep/ru/indicators/transport.php>).

Функция для определения общей себестоимости:

$$C_3 = 54317,46 + 160,64 \cdot L.$$

Вариант 4 — перевозка грузов железнодорожным транспортом с учетом стоимости перевалки.

При рассматриваемом варианте организации перевозки технологический процесс включает 2 операции перевалки груза: с автомобильного транспорта на железнодорожный и наоборот.

Стоимость одной условной операции по перевалке контейнера составляет 20852 руб. Необходимый технологический процесс включает по 3 операции на 2 перевалки. Стоимость перевалки в расчете на тонну с учетом НДС 20%:

$$C_{\text{перевалки}} = (20852 \cdot 3 \cdot 2) / 4 \cdot 1,2 = 37533,6 \text{ руб./т.}$$

Функция для определения общей себестоимости:

$$C_4 = C_3 + 37533,6 = 54317,46 + 160,64 \cdot L + 37533,6 = 91851,06 + 160,64 \cdot L.$$

Вариант 5 — перевозка грузов железнодорожным транспортом с учетом стоимости перевалки и увеличения скорости доставки в зависимости от расстояния перевозки.

По рассчитанной калькуляции железнодорожной перевозки с учетом уменьшения среднего состава поезда на 50% переменные расходы составили 217 руб./т-км. С учетом двух перевалок и роста скорости доставки функция для определения общей себестоимости следующая:

$$C_5 = 91851,06 + 217,52 \cdot L$$

График изменения себестоимости перевозок грузов по полученным функциям в зависимости от расстояния по 5-ти вариантам приведен на Рисунке 17.6.

Из графика видно, что, начиная с расстояния 340 км, становится целесообразной смешанная перевозка с участием автомобильного и железнодорожного транспорта, а на меньшие расстояния целесообразно перевозить груз автомобильным транспортом.

С учётом полных расходов на перевозку (включая инфраструктурную составляющую) смешанная перевозка с участием автомобильного и железнодорожного транспорта становится выгодной начиная с расстояния 290 км.

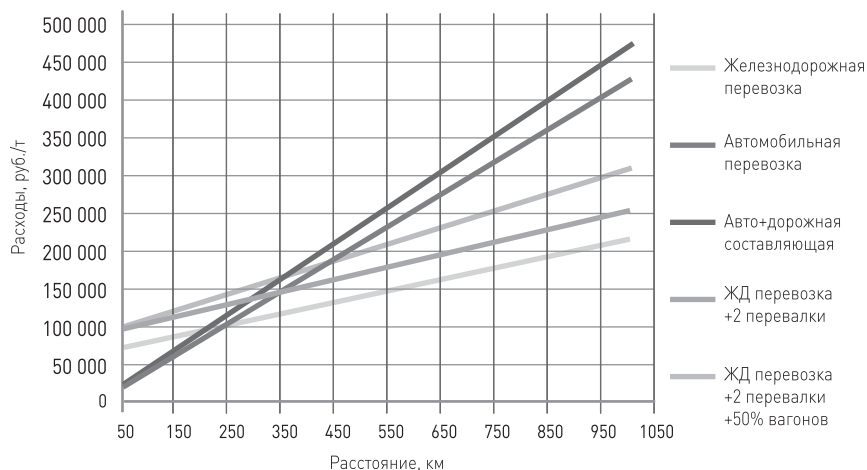
При отправлении поездов меньшей длины (на 50%), начиная с расстояния 360 км расходы на смешанную автомобильно-железнодорожную перевозку будут ниже, чем на автомобильную с учетом инфраструктурной составляющей.

Проведенные исследования позволили сделать следующие выводы:

1. Для Республики Беларусь актуальной является проблема развития мультимодальных перевозок с учётом интересов всех участников логистической цепи доставки.
2. В современных условиях основным подходом в управлении потоками является логистический подход, ориентированный на отказ от изолированного рассмотрения издержек. При выборе схемы транспортировки грузов клиенты учитывают транспортный тариф, плату за дополнительные услуги; сроки доставки груза; продолжительность операций в начальном-конечных пунктах; обеспечение сохранности груза; уровень сервисного обслуживания в процессе доставки; влияние схем доставки на логистические издержки. Оптимизируя работу интегрированной транспортной сети в целом, а не отдельных видов транспорта, можно обеспечить повышение скорости доставки грузов при одновременном снижении себестоимости перевозки.
3. Методики определения расходов и себестоимости, применяемые на разных видах транспорта, различаются. Если на железнодорожном транспорте в себестоимость включаются затраты на текущее содержание, амортизацию, капитальный ремонт пути и контактной сети, то применительно к автотранспорту в себестоимость перевозок не входят расходы, выделяемые государством на строительство, содержание и ремонт дорог.
4. Себестоимость автомобильной перевозки грузов, рассчитанная за 2012 г. по статьям затрат в соответствии с нормативными документами, составила 465 руб./т-км. Дорожная составляющая себестоимости, рассчитанная в соответствии с нормативами на содержание, текущий и капитальный ремонт автодорог, составляет соответственно для I, II, III, IV, V, VI категорий дорог 58; 42; 110; 261; 6260 руб./т-км. Согласно произведенным расчетам, доля дорожной составляющей в себестоимости автомобильной

Рисунок 17.6

**График изменения себестоимости перевозок грузов
в зависимости от расстояния**



- перевозки для дорог I категории составляет 11,1%, II — 8,3%, III категории — 19,2%, IV категории — 36%, V категории — 93,1%. Включение дорожной составляющей, рассчитанной на основе реальных затрат, в себестоимость автомобильной перевозки грузов позволяет сопоставлять ее с себестоимостью железнодорожной перевозки.
5. По результатам расчета по данным за 2012 г. себестоимость 1 т-км перевозки грузов железнодорожным транспортом, рассчитанная методом расходных ставок, составила 333 руб.
 6. Груз по железной дороге продвигается с меньшей, по сравнению с автотранспортом, скоростью в связи с большими простоями вагонов на технических станциях, станциях погрузки-выгрузки в ожидании накопления вагонов на состав. Повышение скорости доставки грузов железнодорожным транспортом возможно за счет отправления поездов меньшей длины, а также за счёт применения челночных (контейнерных) поездов, которые передвигаются на установленных маршрутах по заданному расписанию, с минимальным количеством остановок и без сортировки вагонов на сортировочных станциях.
По данным проведенных расчетов при росте скорости доставки на 14% до 152,7 км/сут. себестоимость вырастет на 13,06% и составит 377 руб./т-км; при росте скорости на 30% до 175 км/сут. себестоимость вырастет на 35,4% и составит 451 руб./т-км; при росте скорости до 201,7 км/сут. (на 50,2%) себестоимость вырастет на 89% и составит 631 руб./т-км;
 7. Методика расчета себестоимости перевозки грузов автомобильным транспортом с учетом дорожной составляющей и железнодорожным транспортом с учетом изменения скорости доставки позволяет проводить сравнение вариантов перевозки в зависимости от расстояния, учитывая при этом затраты по всей логистической цепочке доставки. Сравнивая варианты перевозки, необходимо также учитывать дополнительные расходы, связанные с накоплением груза на складе, подвозом груза к месту погрузки на железнодорожный подвижной состав, погрузочно-разгрузочными работами и др. Таким образом, схема расчета себестоимости автомобильной и железнодорожной перевозки позволяют сравнивать варианты по сопоставимым элементам затрат в зависимости от объема груза к перевозке и расстояния, учитывать издержки всего транспортного процесса.
 8. Для определения условий выгоды использования автомобильного и железнодорожного транспорта при мультимодальных перевозках определены расстояния, при превышении которого выгодна смешанная автомобильно-железнодорожная перевозка. Согласно произведенным расчетам, эффективным расстоянием для организации смешанной перевозки является 340 км, на меньшие расстояния целесообразно перевозить груз автомобильным транспортом. С учётом полных расходов на автомобильную перевозку (дорожной составляющей) эффективным расстоянием является 290 км. С учетом изменения себестоимости железнодорожной перевозки в результате роста скорости доставки (за счёт уменьшения длины поезда вдвое) эффективным является расстояние перевозки 360 км.

Литература

1. Cargo «Intelligent Cargo in Efficient and Sustainable Global Logistics Operations»
2. DISCWISE «One Common Framework for Information and Communication Systems in Transport and Logistics – Facilitating Interoperability» 2011.
3. Eurasian transport corridors (2012). Transport policy of the SES: State and prospects of development. The Eurasian economic Commission.
4. GS1 – ecom Logistics Standards. GS1 XML v.3.0 Transport Management electronic messages.
5. KOMODA «Definition of an integrated e-Logistics system Europe-wide».
6. Logistics Interoperability Model Foundation Report Final. GS1 Global Office July 2011.
7. OASIS ebXML registry 3.0. Oasis organisation 2013.
8. Perishable goods logistics — feasibility analysis and ICT solutions; Global Integrated transport Logistics Data Network. Italy 2005.
9. The System for planning intermodal supply chains; Terms of References; WP3 of Interbaltic Project; Institute of Logistics and Warehousing, Poland, 2006.
10. UN/CEFACT «Single Window» Project.
http://www.unece.org/cefact/single_window/welcome.htm 2007-07-27.
11. Винокуров Е. Джабралиев М., Щербанин Ю. (2009) Международные транспортные коридоры ЕвразЭС: быстрее, дешевле и больше. Обзор. Евроазиатский банк развития.
12. Карта автомобильных дорог Казахстана:
http://www.200stran.ru/maps_group2_item2452.html.
Дата доступа: 11.01.2013.
13. Карта автомобильных дорог Республики Беларусь:
http://www.gs.by/get_img? ImageId=16935.
Дата доступа: 21.02.2013.
14. Международные транспортные коридоры Украины:
<http://www.autoprofi.ua/images/fck/eroadsukrainept2.jpg>.
Дата доступа: 7.01.2013.
15. Сеть автомагистралей восточной части России:
http://www.nemiga.info/karta/karta_dorog_rossii.htm.
Дата доступа: 26.02.2013.
16. Сеть автомагистралей западной и центральной части России:
http://www.nemiga.info/karta/karta_dorog_rossii.htm.
Дата доступа: 18.02.2013.

17. Схема железнодорожного транспортного коридора № 2 ОСЖД:
[hppt://osjd.org](http://osjd.org).
Дата доступа: 10.01.2013.
18. Схема железнодорожного транспортного коридора № 7 ОСЖД:
[hppt://osjd.org](http://osjd.org).
Дата доступа: 14.01.2013.
19. Схема железнодорожного транспортного коридора № 8 ОСЖД:
[hppt://osjd.org](http://osjd.org).
Дата доступа: 16.01.2013.
20. Схема железнодорожного транспортного коридора № 9 ОСЖД:
[hppt://osjd.org](http://osjd.org).
Дата доступа: 18.01.2013.
21. Схема железнодорожного транспортного коридора № 10 ОСЖД:
[hppt://osjd.org](http://osjd.org).
Дата доступа: 24.01.2013.
22. Схема железнодорожного транспортного коридора № 11 ОСЖД:
[hppt://osjd.org](http://osjd.org).
Дата доступа: 4.01.2013.
23. Схема железнодорожного транспортного коридора № 13 ОСЖД:
[hppt://osjd.org](http://osjd.org).
Дата доступа: 14.02.2013.
24. Схема Транссибирской магистрали:
[hppt://transsib.ru](http://transsib.ru).
Дата доступа: 1.03.2013.
25. Перспективы развития автомобильной и железнодорожной инфраструктуры, включая транспортные маршруты Европейского экономического союза. — Алматы, 2011.
26. Перспективы развития федеральных автомагистралей России до 2030:
http://cache.zr.ru/wpfiles/uploads/2012/07/201207021341_unitled_1_copy.png.
Дата доступа: 28.02.2013.
27. Трансазиатский железнодорожный транспортный коридор «Север-Юг»:
http://www.portaktau.kz/netcat_files/Image/trkor%281%29.jpg.
Дата доступа: 15.02.2013.

Содержание

ВВЕДЕНИЕ	3
ГЛАВА 1	
ОПИСАНИЕ ПРОЕКТА	5
ГЛАВА 2	
СОВРЕМЕННОЕ МАКРОЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ СТРАН АСЛ И НА ПЕРИОД ДО 2030 ГОДА	10
2.1. Исследование демографической ситуации	10
2.2. Исследование рынка труда стран АСЛ	13
2.3. Исследование экономического сектора стран АСЛ	14
2.4. Основные внутренние статистические показатели стран АСЛ	17
2.5. Топ-10 торговых партнеров стран по всему миру	20
ГЛАВА 3	
ГРУЗОПОТОКИ И ИНСТИТУЦИОНАЛЬНО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ, ОСОБО ВАЖНЫЕ ДЛЯ МАЛОДОСТУПНЫХ РАЙОНОВ	27
3.1. Анализ законодательных актов, регулирующих систему международных автомобильных перевозок в Республике Беларусь и их эволюция	28
3.1.1. Международные правовые акты, заключенные между государствами – участниками Содружества Независимых Государств	28
3.1.2. Законодательные акты Республики Беларусь в области транспорта	35
3.1.3. Таможенное законодательство	42
3.1.4. Эволюция системы управления в области таможенного дела	47
3.1.5. Соглашения о торговле товарами между ЕС и Беларусью	53
3.1.6. Исследования законодательства Европейского союза и Таможенного союза в области транспортной политики.	54
ГЛАВА 4	
ИССЛЕДОВАНИЕ ГРУЗОПОТОКОВ МЕЖДУ СТРАНАМИ РЕГИОНА БАЛТИЙСКОГО МОРСКОГО И ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПОЙ.	58
4.1. Двусторонние торговые отношения между Беларусью и Россией	58
4.2. Анализ грузопотоков между государствами-членами Таможенного союза.	60
4.3. Анализ Евразийских товаропотоков в направлении Азия–Европа	60
4.4. Исследование грузопотоков, пригодных для сухопутных маршрутов в направлении Китай–Западная Европа через территорию Таможенного союза и Украину.	64
ГЛАВА 5	
ВЛИЯНИЕ ИЗМЕНЕНИЙ В ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫХ АКТАХ НА ТРАНСПОРТНЫЕ ПОТОКИ И АКТИВИЗАЦИЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ	67
5.1. Индекс сложности транзита	67
5.2. Анализ корреляции между числом транзитных поездок и Индексом сложности транзита	72
5.3. Анализ соотношения между числом транзитных поездок и ВВП Российской Федерации	73
5.4. Прогноз показателей индекса сложности транзита до 2025 года.	75

ГЛАВА 6

РАЗЛИЧНЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОЙ ДОСТУПНОСТИ С ФИЗИЧЕСКОЙ, ПОЛИТИЧЕСКО-АДМИНИСТРАТИВНОЙ, КОММЕРЧЕСКОЙ, ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ И ОРГАНИЗАЦИОННОЙ ТОЧЕК ЗРЕНИЯ И ЕЕ ПОВЫШЕНИЕ В УДАЛЕННЫХ ОТ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ РЕГИОНАХ	79
6.1. Анализ физической доступности в регионе «Логистика янтарного побережья»	80
6.1.1. Рельеф и гидрография региона	80
6.1.2. Климат в регионе	83
6.1.3. Физические ограничения в регионе	85
6.1.4. Анализ транспортно-логистического рынка в Республике Беларусь	102
6.1.5. SWOT-анализ физической доступности региона	106
6.2. Анализ политического и административного измерения доступности.	109
6.2.1. Важнейшие текущие и потенциальные будущие события в регионе	109
6.2.2. Анализ политического измерения доступности.	111
6.2.3. Анализ административного измерения доступности	113
6.3. Коммерческие аспекты доступности	121
6.3.1. Курсы и цены.	122
6.3.1.1. Рынок грузовых перевозок	122
6.3.1.2. Морские перевозки	124
6.3.1.3. Железнодорожные грузовые перевозки	125
6.3.1.4. Тарифы в логистических цепях / хранение в порту	125
6.3.2. Деятельность в области маркетинга и продаж	128
6.3.3. Правовые барьеры.	131
6.3.3.1. Закон о конкуренции.	131
6.3.4. Политика налогообложения	133
6.3.5. Привлекательность для инвестиций и предпринимательства	136
6.3.6. Политические барьеры и оценка стабильности	137
6.4. Анализ технологической доступности региона	139
6.4.1. Морской транспорт.	139
6.4.2. Автомобильный транспорт.	141
6.4.3. Железнодорожный транспорт	143
6.4.4. Внутренний водный транспорт	144
6.4.5. Интермодальные перевозки и логистические центры	145
6.4.6. Интеграция и использование ИКТ	145
6.4.7. SWOT-анализ.	146
6.5. Анализ организационной доступности в регионе.	148

ГЛАВА 7

ПОВЫШЕНИЕ ДОСТУПНОСТИ И СОЗДАНИЕ ТРАНСНАЦИОНАЛЬНЫХ ЗОН РАЗВИТИЯ	155
7.1. ACL транспортный коридор I: Вентспилс – Рига – Москва	155
7.2. ACL коридор II: Рига – Смоленск и Рига – Вильнюс – Минск – Киев	158
7.3. ACL Коридор III: Морские пути из Балтийского моря.	160
7.4. ACL Коридор IV: Клайпеда – Вильнюс – Минск – Москва	162
7.5. ACL Коридор V: Гамбург – Берлин – Варшава – Брест – Минск.	164
7.6. Экономическое и экологическое сравнение I–V транспортных коридоров	167

ГЛАВА 8

ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА ВОСТОЧНОГО РЕГИОНА ЕС, ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА И УКРАИНЫ	170
8.1. Характеристика региона	170
8.2. Исследование инфраструктуры международных транспортных коридоров Беларуси, России, Казахстана и Украины	172
8.3. Железнодорожные транспортные коридоры	178
8.4. Транспортные маршруты ОСЖД.	183

ГЛАВА 9

ПОРТОВАЯ ИНФРАСТРУКТУРА ПОБЕРЕЖЬЯ БАЛТИЙСКОГО МОРЯ В МУЛЬТИМОДАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ЦЕПИ	199
9.1. Текущее состояние Латвийских портов	199
9.1.1. Свободный порт Рига	199
9.1.2. Порт Лиепая	208
9.1.3. Порт Вентспилс	211
9.2. Текущее состояние Литовских портов	213
9.2.1. Порт Клайпеда	213
9.3. Текущее состояние Польских портов	223
9.3.1. Порт Гданьск	223
9.3.2. Порт Гдыня	232
9.3.3. Порт Эльблонг	239
9.4. Немецкие порты	240
9.4.1. Порт Зассниц	241
9.5. Порты Дании	245
9.5.1. Порт Кёге	245
9.6. Порты Эстонии	247
9.6.1. Порт Таллина	247
9.7. Российские порты	253
9.7.1. Порты Санкт-Петербурга	254
9.8. Порты Калининграда	264
9.9. Обзор производительности портов	268

ГЛАВА 10

МАКРОЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ И МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ ГРУЗОВЫЕ ПОТОКИ В ЮГО-ВОСТОЧНОМ РЕГИОНЕ БАЛТИЙСКОГО МОРЯ/БЕЛАРУСЬ	271
10.1. Порты Янтарного побережья, зоны их влияния и конкурентная среда	271
10.2. Анализ контейнерных перевозок в Янтарном побережье	272
10.2.1. Контейнерные грузопотоки Янтарного побережья	273
10.2.2. Профиль стран и крупных мегаполисов	274
10.3. Прогноз контейнерных грузопотоков до 2030 года	280
10.3.1. Прогноз общего объема спроса на контейнерные перевозки по странам	282
10.4. Инновации и перераспределение перевозок между видами транспорта	283
10.4.1. «Shift» сценарий	283
10.4.2. «Инновационный» сценарий	285

ГЛАВА 11

АНАЛИЗ ПРИМЕРОВ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ	288
11.1. Челночный поезд «Викинг»	288
11.2. Железнодорожный порт Скандинавия	292
11.3. Baltic Rail в порту Гдыня (Польша)	295
11.4. Промышленный парк Мууга	297
11.5. Контейнерный Трансфериум в порту Роттердам	299

ГЛАВА 12

АНАЛИЗ ПОТЕНЦИАЛА СОТРУДНИЧЕСТВА В ЭКОНОМИЧЕСКОЙ И ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СФЕРАХ В ВОСТОЧНОМ БРАНДЕНБУРГЕ И ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЕ	302
12.1. Смоленская область	304
12.2. Витебская область	309
12.3. Брестская область	313
12.4. Омская область	316
12.5. Львовская область	320

12.6.	Общее резюме для всех 5 областей.	323
12.7.	Потенциал логистических связей вдоль Панъевропейского коридора II	325
12.8.	Выводы для Бранденбурга.	326

ГЛАВА 13

ИССЛЕДОВАНИЕ СТРАТЕГИИ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ КОМПАНИИ ОТНОСИТЕЛЬНО ДОСТУПНОСТИ В РАЗНЫХ РАЙОНАХ ЕВРОПЫ.

13.1.	Концепция бизнес-сети	329
13.2.	Бизнес-сеть в логистической отрасли	333
13.3.	Стратегия «голубого/алого океана»	336
13.4.	Управление взаимоотношениями с клиентами	338
13.5.	Концепция доступности	339
13.6.	Концепция логистического центра	339
13.7.	Анализ государственного управления	343
13.8.	Анализ бизнес-сети.	350
13.9.	Анализ стратегии » алого / голубого океана»	354
13.10.	Анализ управления взаимоотношениями с клиентами	355
13.11.	Проблема загрязнения окружающей среды	355
13.12.	Уровень развития логистических центров	357

ГЛАВА 14

МОНИТОРИНГ ТРАНСГРАНИЧНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ПОТОКОВ С ПОМОЩЬЮ EDI.

ГЛАВА 15

PORTLOG С НОВЫМИ ФУНКЦИОНАЛЬНЫМИ ВОЗМОЖНОСТЯМИ В РЕЖИМЕ ONLINE.

ГЛАВА 16

ПРИМЕРЫ УСПЕШНОГО ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ В РЕГИОНЕ БАЛТИЙСКОГО МОРЯ.

16.1.	Общие положения	369
16.2.	Примеры реализованных проектов: три логистических центра в Европе.	370
16.2.1.	«Европейский Торгово-Транспортный центр» (ЕТТЦ) во Франкфурте-на-Одере	370
16.2.2.	Логистический центр «Прилесье» под Минском (Беларусь)	374
16.2.3.	Логистический центр Кёге, Скандинавский Транспортный Центр (STC)	376
16.3.	РУП «Белтаможсервис»	379
16.4.	Рекомендации	381

ГЛАВА 17

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТЬ РАЗВИТИЯ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ АВТОМОБИЛЬНО-ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ.

17.1.	Особенности распределения международных грузовых перевозок и доходов от них между автомобильным и железнодорожным транспортом в Республике Беларусь	384
17.2.	Необходимость повышения скоростей доставки грузов железнодорожным транспортом для развития мультимодальных перевозок.	388
17.3.	Методика расчета себестоимости автомобильной перевозки с учетом дорожной составляющей	389
17.4.	Методика расчета себестоимости железнодорожной перевозки с учетом изменения скорости доставки грузов	393
17.5.	Определение эффективных расстояний и скоростей доставки грузов для мультимодальных грузовых перевозок	400

ЛИТЕРАТУРА	406
----------------------	-----

Научное издание

**Мультимодальное транспортное
сообщение в регионе
«Балтийское море – Таможенный союз»:
реализация потенциала**

Монография

Молокович Анатолий Денисович,
Апанасович Владимир Владимирович

Компьютерный дизайн и верстка:

Т.В. Гардашникова,

Е.Л. Шохан

Подписано в печать 14.02.2014.
Формат 60х90 1/16. Бумага офсетная.
Печать офсетная.
Усл. печ. л. 26,10. Уч.-изд. л. 27,90.
Тираж 300 экз. Заказ 95.

ЧУО «Центр повышения квалификации
руководящих работников и специалистов «БАМЭ-Экспедитор».
ЛИ № 02330/541 от 21.12.2010.
Ул. Первомайская, 14-308, 220030, Минск,
Республика Беларусь.
Тел./факс: [017] 327-48-87, факс: [017] 327-53-17.
E-mail: compas_baif@mail.by

ЧУП «Джи энд Ди».
ЛП № 02330/362 от 06.05.2013.
Ул. Бурдейного, 37-191, 220136, Минск,
Республика Беларусь.