

КЛЮЧЕВЫЕ ВОПРОСЫ ПРИГРАНИЧНОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ НА ПРОСТРАНСТВЕ СТРАН-УЧАСТНИЦ СОВЕТА БАРЕНЦЕВА-ЕВРОАРКТИЧЕСКОГО РЕГИОНА

Проблема снижения уровня и последующего снятия барьеров, которая особенно остро стоит для автомобильного транспорта, неоднократно рассматривалась в рабочих органах Стран-участниц Совета Баренцева-Евроарктического региона, что нашло отражение в соответствующих решениях.

Динамика барьеров на автомобильном транспорте приведена в таблице 1.

Таблица 1

Сравнение глобальных обобщенных (повторных) рангов, присвоенных барьерам на рынке международных автомобильных перевозок

Наименование барьера	2005 г.	2006 г.	Вектор изменения
1. Сложность лицензирования перевозок	15	1	↓
2. Требование большого количества разрешительных документов для осуществления перевозки	14	6	↓
3. Длительные сроки выдачи разрешений и т.п. документов государственными органами	6	7	↗
4. Длительные сроки оформления документов при пересечении границы	2	12	↗
5. Большое количество документов, требуемых таможенниками при пересечении границы	8	10	↗
6. Несогласованность в работе контрольных служб на автомобильных пунктах пропуска	9	11	↗
7. Вымогательство со стороны представителей контрольных служб сопредельных государств	3	15	↗
8. Принудительное платное сопровождение грузов	5	8	↗
9. Местные сборы (по массе, габаритам, отклонению от маршрутов, проезду отдельных населенных пунктов и территорий)	4	14	↗
10. Поборы на трассах и в населенных пунктах	1	13	↗
11. Нападение на водителей и транспортные средства	13	2	↓
12. Плохое состояние автомобильных дорог	7	9	↗
13. Плохие условия для технического обслуживания транспортных средств	11	5	↓
14. Плохие условия для полноценного отдыха водителей	10	3	↓
15. Сложность ориентации на дорогах и в населенных пунктах (отсутствие указателей, плохие или неточные указатели и др.)	12	4	↓

Анализ данных, приведенных в таблице, позволяет сделать вывод о некотором повышении общего уровня барьеров на рынках международных автомобильных перевозок государств-членов СБЕАР. В частности, возрос уровень 9-ти из 15-ти барьеров, снизился лишь 6-ти.

Причиной роста барьеров, несмотря на проводимую работу по их снижению, является недостаточный уровень системного подхода к согласованному и совместному развитию нормативно-правового, информационного, нормативно-технологического и инфраструктурного развития Международных транспортных коридоров (МТК). Усилия по преодолению отдельных составляющих транспортных барьеров не дают ожидаемого синергетического эффекта, так как прорывы в одном или даже нескольких направлениях сводятся на нет отставанием и разобщенностью в других областях.

Вот, к примеру, соответствии с директивой ЕС 96/53/ЕС от 25.07.96 г. с 01.08.97 года на территории стран ЕС для автотранспортных средств, осуществляющих внутренние и международные перевозки, установлены следующие предельные габариты и весовые параметры:

общая масса тягача с полуприцепом	— 40 т;
ширина	— 2,55 м;
высота	— 4 м.

Условия и порядок перевозок, применяемые в Финляндии к автотранспортным средствам, зарегистрированным в России, ставят российских перевозчиков в неравные условия по отношению к финским, так как для российских автотранспортных средств установлены более низкие нормативы по предельным габаритам и весовым параметрам грузовых автотранспортных средств.

Для решения этой проблемы необходимо провести совместную работу с привлечением не только специалистов Минтранса, Росавтодора, но и научных организаций. В этой связи речь, очевидно, должна идти не об ограничении нагрузки на ось, а об удельном давлении на грунт конкретного автомобиля или о той или иной степени ущерба дорожному полотну. Ведь ни для кого не секрет, что ограничения по массе основываются, прежде всего, на устаревших ГОСТах..

В то же время в Евросоюзе до сих пор отсутствует единая для всех стран ЕС классификация грузовых автомобилей разных производителей. Хотя, по отзывам зарубежных коллег, работа в этом направлении начинается.

Наряду с этим, достаточно продолжительное время продвигается идея о предоставлении прав растомаживания грузов на границе РФ и Союзного государства. Этот вопрос также недавно поднимался представителем торгово-промышленной палаты Москвы на форуму в г. Минске. Положительное решение этого вопроса поможет снизить транспортную нагрузку Москвы, а также будет способствовать снижению транспортных затрат и времени доставки груза до потребителя.

В блоке нормативно-правовых проблем недостаток системности подхода проявляется в превалировании двусторонних соглашений в ущерб

многосторонним, которые только и могут обеспечить гармонизацию формирования МТК.

Отставание в области информационного развития делает наш транзит «непросматриваемым» и непривлекательным для участников транспортного процесса, что снижает результат, достигнутый в других областях, даже в таких дорогостоящих, как инфраструктурное развитие МТК.

Кроме того, должный эффект от использования МТК может быть получен лишь для режима функционирования транспортного коридора, единого на всей его протяженности. В противном случае сработает явление «слабого звена».

В обозримом будущем источником зарождения грузопотоков европейского региона РФ останутся, в основном, порты стран региона Балтийского моря, в том числе морской порт Санкт-Петербурга, при преобладающем направлении грузов внешнеэкономической деятельности по оси «Запад-Восток». Ожидается существенный прирост этого грузопотока по мере роста пропускной способности морских портов и их контейнерных терминалов.

При этом товаропроводящая сеть в направлении на Москву практически исчерпала свои возможности по наращиванию пропускной способности как по железнодорожному, так и по автомобильному транспорту. Терминальные мощности Москвы все больше переориентируются на обслуживание самой столицы и области, что соответствует существующей мировой практике.

В то же время отмечается высокая положительная динамика развития меридиональных товаропроводящих сетей России по оси Север-Юг. При этом не в полной мере используется потенциал водных путей, региональной железнодорожной и автодорожной сети. Подтверждением этому является избыточная концентрация товаров в Московском регионе и, как следствие, нарушение основополагающего принципа современных экономических систем – необходимость продвижения товара к потребителю, а не наоборот, как складывается в действующей практике.

В качестве одного из перспективных направлений решения этой проблемы можно рассматривать создание транспортно-распределительных логистических узлов в топологически оптимальных точках товаропроводящей сети, в частности, в районе Ярославля.

Ярославль, как транспортный узел, и транспортно-сопряженный с ним локальный регион располагаются в зоне наиболее эффективно функционирующего сегмента Восточно-европейской товаропроводящей сети.

Территория Ярославской области расположена в наиболее освоенной и экономически развитой части европейской территории России - бассейне верхней Волги. Ярославская область граничит с Владимирской, Вологодской, Ивановской, Костромской, Московской и Тверской областями. При этом, близкое расположение от Москвы позволяет использовать ее емкие рынки и обеспечить хорошее коммуникационное сообщение с основными источниками и

потребителями грузопотоков России. Областной центр (г. Ярославль) является крупным технологическим и распределительным транспортным узлом европейской части России, располагаясь на международных магистралях, связывающих Москву с городами Севера и Востока России. Города области: Углич, Рыбинск, Ярославль расположены на реке Волге, обладают пассажирскими и грузовыми речными портами и имеют выходы в Черное, Балтийское и северные моря.

Географическое положение области, сложившиеся грузопотоки, специфика производимой в области продукции обусловили создание локальной транспортной системы, обеспечивающей высокую степень интеграции экономики Ярославской области в экономику России и стран СНГ. На расстоянии менее 500 км (одного плеча автоперевозки) находятся шесть областных центров (Вологда, Иваново, Кострома, Владимир, Тверь, Н.Новгород) и г. Москва (рис.1). Суммарное население зоны охвата такого узла составляет, приблизительно, около 20 млн. человек.

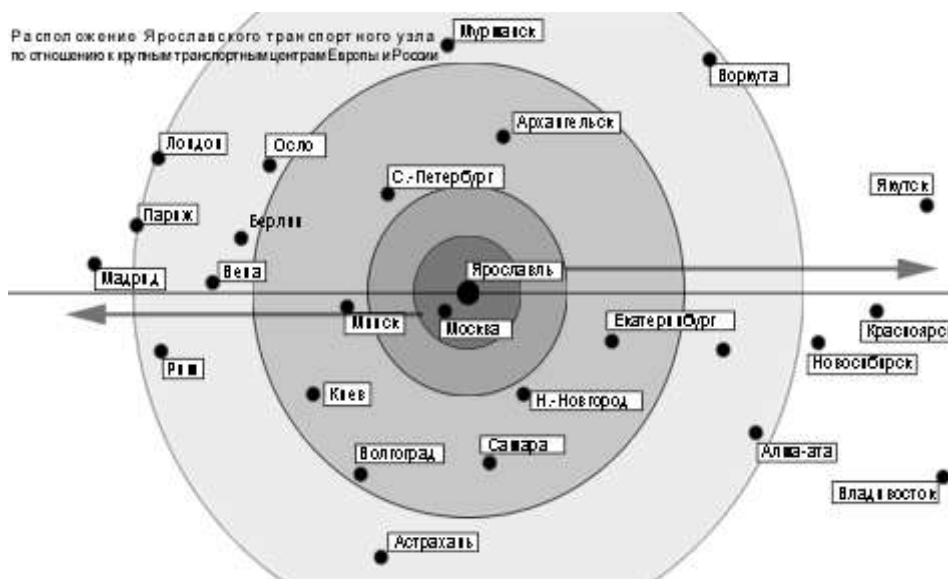


Рис. 1.

Транспортная система Ярославской области достаточно хорошо сбалансирована по возможностям реализации смешанных перевозок. Она включает в себя все возможные транспортные структуры: железнодорожные, автомобильные, водные и воздушные (включая Европейские коридоры). Все транспортное сообщение эффективно объединяются в транспортном узле, а это первый шаг в создании интермодального комплекса.

Перспективным представляется интегрирование транспортных систем Ярославской области в систему приоритетных транспортных коридоров Европейского Союза. Интеграция с системой приоритетных европейских транспортных коридоров может быть осуществлена включением в транспортный коридор Хельсинки-С.-Петербург-Москва участков шоссейных дорог от пункта Вышний Волочек Тверской обл. до Ярославля и железных дорог - от пункта С.-Петербург до Ярославля (через Рыбинск).

Это позволит обеспечить выход транспортного коридора Европейской транспортной системы:

на Северную ветвь транссибирской железнодорожной магистрали в направлении северных областей России на Урал и в Сибирь;

на федеральную автодорогу Москва - Архангельск и через Вологду на Воркуту и в северные регионы, на шоссейную дорогу через Кострому на Киров и Уральские регионы.

Интеграция с системой транспортных коридоров может осуществляться путем создания благоприятных условий для смешанных перевозок, используя пункты пересечения шоссейная дорога - железная дорога - речной транспорт - воздушный транспорт и, учитывая возрастающую роль судов класса "река - море", на регионы с Запада, Востока и Юга России (в соответствии с расположением транспортного коридора IX, а также на Самару, Астрахань и Каспийское море, Нижнекамск, Волгоград, Ростов - на - Дону) и на страны ближнего зарубежья (Украина, Азербайджан, Латвия, Эстония).

Направления грузопотоков по оси Север – Юг и стратегическое направление на Транссиб может быть усилено путем технологического и информационного сопряжения второго транспортного логистического узла в Самаре, связанного с Ярославским узлом развитыми железнодорожными и водными коммуникациями, которые следует дополнить полноценным информационным взаимодействием. Таким образом, образуется структура из двух пространственно-распределенных сопряженных транспортных логистических узлов, повышающих эффективность обслуживания транспортных потоков как по основной оси Запад-Восток, так и по оси Север-Юг.

С интеграцией Ярославской и Самарских локальных транспортных систем в систему приоритетных транспортных коридоров ЕС будет существенно расширены возможности использования транспортных коридоров II и IX.

Предполагаемая структура транспортных узлов может включать в себя железнодорожный, автомобильный, речной терминалы, управляющую компанию, информационно-логистический центр в Санкт-Петербурге с филиалами в Ярославле и Самаре, систему мониторинга контейнеров и грузов, сервисные структуры.

Функционирование сопряженного ТКЛУ должно базироваться на разработке практических методов макрологистики применительно к конкретным условиям обслуживания грузопотоков на базе этих узлов.

При должной организации информационного сервиса и мониторинга контейнеров и грузов представляется возможным формирование в портовых пунктах ж/д составов, ориентированных на последующую терминальную обработку в одном из трех терминалов Ярославля, в зависимости от последующего вида транспорта и пункта назначения.

Переработка, консолидация и расконсолидация грузов может проводиться как в Санкт-Петербурге и других портах, так и на терминалах Ярославля.

При повышении согласованности работы речных и автомобильных перевозчиков и железной дороги на основе сопряженного ТКЛУ можно

рассчитывать на минимизацию простоя и высокого коэффициента использования подвижного состава за счет широкого внедрения хаб-технологий организации обслуживания пассажира- и товаропотоков.

В случае реализации этого крупного транспортного проекта Самарско-Ярославский распределенный транспортно-логистический узел может рассматриваться как логическое продолжение скандинавских МТК

Интересным проектом, переходящим в практическую плоскость, является проект «Белкомур» - строительство железной дороги между Архангельском и Сыктывкаром (см. рис.2). Этот проект, как показано на рисунке 3, реализует дальнейшее развитие МТК Северо-Запад – Восток.

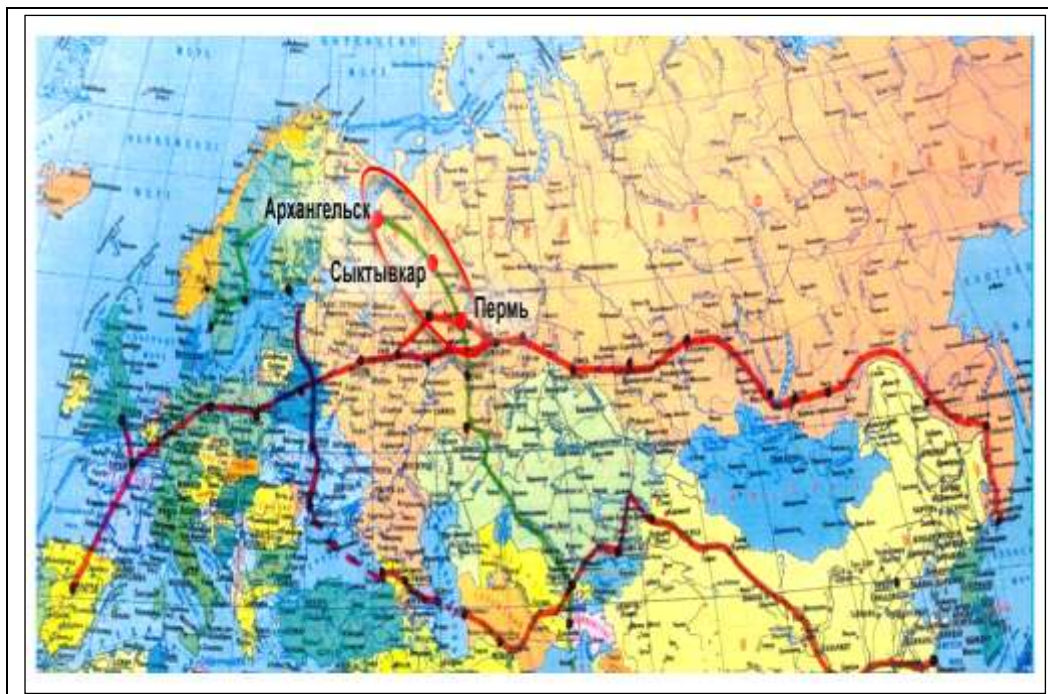


Рис.2. Проект «Белкомур»



Рис.3. Интеграция проекта «Белкомур» в систему МТК



Рис.4. Прогнозы грузопотоков в направлении «Белкомур»

Для эффективной работы проектов такого масштаба ключевыми принципами создания единого режима функционирования МТК должны стать открытость, транспарентность и недискриминация.

Важное значение должно придаваться последовательной и прогрессирующей либерализации взаимного доступа на рынки транспортных услуг. Очевидно, что более широкий доступ к рынку транспортных услуг будет содействовать повышению эффективности функционирования международных транспортных коридоров, проходящих по территориям государств-членов СБЕАР.

Основными направлениями снижения барьеров в сфер МТК должны стать:

- Поэтапная либерализация разрешительной системы при перевозках пассажиров и грузов между государствами — членами Совета Баренцева-Евроарктического региона и обеспечение свободы транзита;
- унификация режимов перевозок пассажиров и грузов между государствами-участниками СБЕР и другими странами;
- расширение доступа к рынку транспортных услуг, осуществляемое через коммерческое присутствие;

- гармонизация систем лицензирования;
- принятие единых подходов по развитию конкуренции и предотвращению недобросовестной конкурентной практики;
- принятие обязательств о взаимном признании сертификатов, дипломов и др. применительно к транспортным средствам, водителям и менеджерам транспортных компаний.

Устранение барьеров является важной, но не единственной составляющей обеспечения использования потенциала МТК. Для наращивания объема межрегиональной и международной торговли товарами и услугами необходим макрологистический подход, направленный на снижение совокупных затрат участников транспортного процесса и включения их в состав логистических цепей поставок. Эффективность работы таких цепей определяется, в основном, гармонизацией нормативно-правового, технологического и информационного обеспечения грузодвижения по сегментам МТК, проходящим по территории государств-участников СБЕР. Без подобного взгляда на МТК, как на товаропроводящие пути глобальных цепей поставок, мощности международных транспортных коридоров останутся не востребуемыми, особенно в условиях конкуренции.

Реализация подобного стратегического подхода возможна только при условии создания и наращивания информационного поля МТК, включающего в себя не только информацию о прохождении грузов, но и анализ рыночной обстановки, прогноз, заблаговременную выработку и реализацию решений, направленных на максимально полное использование мощностей транспортного пространства государств-участников СБЕР. Проблема роста доли транзита в показателях использования МТК – это, на настоящий момент, в значительной степени проблема информационного характера.

Решение проблем мониторинга грузов, перемещаемых в потоках МТК, позволило бы осуществлять коммерческие операции с ними, как с товарами, не дожидаясь прибытия их в пункт назначения, вернуло бы грузам основное свойство товаров, которого они в настоящий момент в значительной мере лишены до момента завершения транспортировки. Это позволило бы придать международным транспортным коридорам, проходящим по территориям государств-участников СБЕАР, новое качество, присущее полноценным товаропроводящим сетям – возможность проводить дистрибьюцию товаров в пути с оперативным уточнением мест назначения и грузополучателей по результатам текущих торгов.

Качественный мониторинг также в значительной мере повысил бы устойчивость цепей поставок, формируемых обновляемыми производственными структурами в странах СБЕР, позволил бы снизить неритмичность поступления заказов и объем запасов в пути.

Что делается в России для этого?

В целях формирования и реализации механизма гармонизации совместного использования МТК экспертами Международной академии транспорта совместно с работниками аппарата КТС подготовлен проект **Соглашения о совместном использовании и развитии международных транспортных коридоров, проходящих по территории государств-участников СНГ.**

Соглашение призвано регулировать процессы использования и развития участков МТК, проходящих по территории государств - участников СНГ на основе гармонизации подсистем обеспечения МТК.

К подсистемам обеспечения МТК относятся: нормативно-правовая подсистема; ресурсная подсистема; информационно-логистическая подсистема.

В качестве приоритетных направлений функционирования нормативно-правовой подсистемы обеспечения МТК выдвигаются следующие направления:

1. Гармонизация законодательства и нормативной правовой базы с международными нормами и стандартами, заложенными в многосторонних соглашениях и конвенциях (Соглашения и конвенции ИКАО, ИМО, ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН, ОСЖД, СНГ и других международных организаций).

В этом плане Россия в настоящее время ведёт активную работу по применению в стране положений Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ). Это, естественно, позволит несколько сузить круг проблем, возникающих при перевозке грузов.

2. Унификация режимов и преференций, зафиксированных в двусторонних соглашениях о воздушном сообщении, о международном автомобильном сообщении, о морском торговом судоходстве, о внутреннем водном судоходстве и др., а также переход от двусторонних к многосторонним региональным соглашениям, которые предоставляют перевозчикам на взаимной и равноправной основе большие свободы;
3. сотрудничество с международными организациями, устранение барьеров по отдельным «фокусным» направлениям. Органы, участниками которых являются государства-члены СНГ и которые осуществляют работу по снижению уровня барьеров: СНГ (КТС СНГ, САТ), Совет по железнодорожному транспорту государств-участников СНГ, МСАТ, ИКАО и МАК, ИМО, ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН, Всемирная таможенная организация.

Приоритетными направлениями развития ресурсной подсистемы полагаются:

анализ и разработка согласованных рекомендаций по приоритетности развития инфраструктуры участков МТК, повышению эффективности использования и инвестиционной привлекательности проектов ее развития;

расширение доступа к международному рынку услуг железнодорожного, автомобильного, морского, речного и воздушного транспорта, осуществляемое

через коммерческое присутствие, в т.ч. основанное на принципах государственно-частного партнерства;

проведение согласованной тарифной политики в международном железнодорожном сообщении на направлениях МТК, в том числе формирование сквозных тарифов;

создание условий для устранения барьеров при осуществлении международных автомобильных перевозок на направлениях МТК;

создание совместных субъектов хозяйствования по использованию и развитию МТК;

отработка взаимосогласованных транспортно-технологических схем доставки грузов, развитие комбинированных перевозок грузов, совершенствование технологии трансграничных операций;

организация обучения и подготовки специалистов на основе согласованных стандартов.

Приоритетными направлениями развития информационно - логистической подсистемы предлагается считать:

развитие транспортной логистики;

достижение информационной прозрачности местонахождения, состояния и статуса товаров, перевозимых на участках МТК;

внедрение системы мониторинга грузов на основе глобальной системы позиционирования ГЛОНАСС;

создание единой автоматизированной системы регулирования транспортного и транзитного процессов, осуществляемых по участкам МТК, проходящим по территориям государств – участников СНГ, интегрированной с национальными ведомственными и отраслевыми автоматизированными системами управления транспортными процессами;

реализацию в межгосударственных стандартах единой межведомственной системы электронного документооборота с приданием электронным документам необходимого правового статуса;

создание общепринятого глоссария и единого пакета сопроводительной документации;

обеспечение информационной и коммерческой безопасности транспортных операторов, осуществляющих свою деятельность с использованием МТК.

В целях координации и информационного обеспечения деятельности своих компетентных органов и органов отраслевого сотрудничества СНГ в области транспорта по реализации настоящего Соглашения предусматривается создание **Руководящего комитета транспортных коридоров СНГ**.

К основным функциям Руководящего комитета международных транспортных коридоров СНГ предлагается отнести:

координацию и информационное обеспечение деятельности компетентных органов Сторон и органов отраслевого сотрудничества государств-участников СНГ по согласованному развитию и совместному использованию МТК;

разработку и согласование плана совместных практических действий по обеспечению гармонизации подсистем обеспечения МТК, комплексных

международных транспортных проектов, направленных на системное согласованное развитие и совместное использование МТК и финансово - экономических механизмов их реализации,

экспертизу предлагаемых нормативных правовых актов и предложений по управлению развитием подсистем обеспечения МТК;

формирование условий для привлечения инвестиций в развитие обеспечивающих подсистем МТК;

анализ эффективности использования потенциала МТК и разработка рекомендаций.

Разработан также проект Положения о Руководящем комитете международных транспортных коридоров СНГ, в котором, помимо перечисленных функций, сформулированы принципы формирования и функционирования комитета.

Выводы:

- **МТК СНГ являются инвестиционно-привлекательными для частно-государственного финансирования, в том числе с привлечением международных инвесторов;**
- **Эффективность МТК существенно возрастет при всесторонней и комплексной интеграции европейских и азиатских сегментов этих коридоров, в том числе и вне рамок СНГ;**
- **Только совместная работа по устранению возникающих проблем поможет нам выйти на новый более высокий уровень межгосударственного взаимодействия.**

Спасибо за внимание.