

- развитие ресурсосберегающих транспортных технологий;
- развитие сервисной придорожной инфраструктуры.

Таким образом, создание благоприятных условий, выразившихся в проводимой взаимной с соседними государствами политике – освобождение от оплаты сборов за проезд по автомобильным дорогам общего пользования, принятие мер по обеспечению своевременного и оперативного пограничного и таможенного оформления, формирование сети сервисного обслуживания международных перевозчиков, будут способствовать получению белорусскими перевозчиками необходимого количества иностранных разрешений. Обеспеченность иностранными разрешениями, высокая рентабельность международных перевозок, благоприятный инвестиционный климат в этой сфере будут способствовать высоким темпам развития данного вида услуг.

Получено 27.02.2003

ISBN 985-6550-83-1. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности). Вып. 2. Гомель, 2004

УДК 338.47.656

Г. В. Брычкина

Белорусская железная дорога

АНАЛИЗ СИТУАЦИИ НА НАЦИОНАЛЬНЫХ РЫНКАХ ТРАНЗИТНЫХ УСЛУГ СОПРЕДЕЛЬНЫХ ГОСУДАРСТВ

Рассмотрены транспортные политики стран Балтии, Украины и Польши.

Геополитические изменения, произошедшие после распада СССР, привели к разрыву сформировавшихся экономических связей, значительному сокращению объемов производства и грузоперевозок всеми видами транспорта. Новые независимые государства, в частности, страны Балтии, Польша, Украина стали активно разрабатывать собственную транспортную политику, направленную на обеспечение внутренних и внешних потребностей. Принятые правительствами данных стран действия привели к тому, что после общего экономического спада в начале 90-х годов международные перевозки оказались одной из немногих доходных сфер национальных хозяйств.

Страны Балтии (Литва, Латвия) ориентируются на вступление в ЕС, что определило необходимость проведения экономических преобразований.

Литва, как небольшое государство по территории и людским ресурсам, имея недостаточный производственный и потребительский рынок для полноценного использования существующего потенциала транспортной системы, вынуждена сегодня главный приоритет отдавать укреплению позиций в торговле между Западом и Востоком. Данное обстоятельство определило формирование "национальной программы развития транспорта" (НПРТ), определившей основные аспекты государственной политики:

- интеграция в западноевропейскую транспортную сеть и рынок транзитных услуг, при одновременном сохранении традиционных связей сложившихся со странами СНГ;

- гармонизация законодательной базы, регулирующей деятельность перевозчиков с положениями Евросоюза;

- приватизация государственных предприятий отрасли, поощрение инвестиций частного капитала.

В соответствии с НПРТ в Литве выделены два основных направления, играющих важную роль в расширении Трансевропейской сети. По оси Север–Юг страну пересекает автомагистраль "Вин-Балтика" и железнодорожная линия Таллин – Рига – Каунас – Варшава, а с востока на запад проходит ответвление автомобильного и железнодорожного коридора Киев – Минск – Вильнюс – Каунас – Клайпеда и Каунас – Калининград. Кроме того, принято решение о продлении железной дороги с европейской колеёй от литовско-польской границы до Каунаса.

Другой важный шаг – возможность использовать железнодорожные пути страны международными экспедиторами.

С марта 2001 года руководство ЛКЖД самостоятельно устанавливает тарифы на перевозку грузов, что, по мнению экспертов, позволяет оперативно реагировать на изменения на рынке и повышать конкурентоспособность. В то же время несмотря на предпринимаемые меры правительством Литвы по реформированию транспортной инфраструктуры, ситуация в области грузоперевозок значительно ухудшилась. В 2001 году объемы перевозки в Клайпедском порту составили 17,2 млн т, что по сравнению с предыдущим годом меньше на 11,1%. Основной причиной стала несогласованность годовых льготных тарифов на железнодорожные перевозки.

Латвия также имеет выгодное географическое положение благодаря наличию незамерзающих морских портов и общих границ с Эстонией, Латвией, Россией и Беларусью, что создает предпосылки для наращивания объемов международных перевозок.

В структуре ВВП доля услуг составляет 62%, из которых около половины приходится на транспорт и связь. В этих условиях доходы от обслуживания перевозок становятся важнейшим стабилизирующим фактором.

Транзит, обработка грузов и другие виды обслуживания в данной сфере обеспечивают от четверти до трети национального бюджета республики, причем главным образом за счет российского экспорта нефти и металлов, а также калийных удобрений из Российской Федерации и Беларуси. Латвийская железная дорога является одним из основных плательщиков налогов государству и сбой в ее работе, в первую очередь, в направлении Восток–Запад и обратно могут существенно влиять на национальную экономику.

Значительное влияние правительство уделяет развитию портов и терминалов. По прогнозам латвийских специалистов, 2001 год должен был стать "рекордным" в области перевалки грузов. Однако после введения российской стороной в августе 2001 года льготных железнодорожных тарифов на перевозку в направлении собственных портов прогнозные показатели снизились по сравнению с 2000 годом на 10 %.

Для привлечения клиентов за последние годы в модернизацию Вентспильского порта инвестировано более 60 млн долларов США, в том числе 25 млн долларов от Европейского инвестиционного банка. Ожидается, что при удачной реализации проектов порт сможет перерабатывать свыше 50 млн тонн груза в год. По мнению экспертов, в результате изменений Вентспиль может стать единственным на Балтике, способным принять межконтинентальные суда, следующие через Суэцкий и Панамский каналы, и составит конкуренцию крупным портам Европы.

Руководство компании "Baltic Oil Terminal" намерено начать в 2003 году строительство нефтетерминала (ориентировочная стоимость 150 млн долларов США), который в перспективе будет перегружать 6 млн тонн дизельного топлива и бензина, 4 млн тонн мазута. Предполагается, что нефтепродукты будут появляться из России через территорию Беларуси и, предположительно, в США.

Наряду с мерами по стимулированию морского и нефтепроводного транспорта Латвия приступила к упорядочению сферы железнодорожных перевозок. В целях повышения конкурентоспособности на международном рынке и в соответствии с требованиями Евросоюза правительством страны принята программа реструктуризации железной дороги на 2000–2002 годы, которая предусматривает преобразование ГАО "Латвийские железные дороги" (ЛЖД) в концерн.

Головное предприятие продолжает исполнять функции управляющего инфраструктурой отрасли общего пользования, а дочерние, в форме самостоятельных юридических лиц, действуют каждая в своем сегменте рынка.

Во вновь образованной структуре принята схема пассажирских и грузовых перевозок, а перевозки ориентированы на получение прибыли в условиях конкуренции. По мнению латвийских экспертов, в перспективе данные компании могут быть приватизированы. Однако планы разгосударствления

предусматривают передачу в частную собственность лишь небольших железнодорожных линий, не имеющих стратегического значения для страны. В этих целях разработана программа инвестирования ГАО "Латвийские железные дороги", в рамках которой предусмотрено в 2002 году израсходовать более 160 млн долларов США на ремонт и реконструкцию путей и крупных железнодорожных узлов, улучшение телекоммуникационной сети и информационной системы. Предполагается, что после реализации данных проектов возможности грузоперевозок по железной дороге увеличатся в 1,5 раза.

Уникальность вышеперечисленных приемов состоит в том, что их реализация не предусматривает привлечения иностранного капитала, сохраняет государственный контроль в железнодорожной сфере и приближает отрасль к стандартам Европы.

Предпринимаемые руководством страны мероприятия по модернизации ЛЖД приносят свои положительные результаты. Так в 2001 году грузоперевозки увеличились на 10,4 % и составили 23,5 млн т. Активное участие в реформе системы транзита через Латвию принимают иностранные инвесторы.

В перспективе планируется расширить Юрмальскую трассу, реконструировать подъездной путь к аэропорту "Рига". Кроме того, для увеличения грузооборота железной дороги, обеспечения защиты движения и улучшения международного транзита грузов ЕС предоставил на строительство нового депо на станции Резекне-2 в рамках обновления восточно-западного коридора 7,7 млн евро. Исходя из изложенного можно констатировать, что характерной чертой в политике Литвы и Латвии является:

- централизация в рамках единого органа управления и планирования всех видов деятельности, связанных с обслуживанием транзита;
- наличие национальных программ развития этой сферы деятельности, согласованных с другими общегосударственными проектами и планами вступления в ЕС.

В последнее время обостряется конкуренция между российскими и латвийскими портами. Российская федерация, вводя новые и реконструируя старые объекты инфраструктуры, стремится получить максимальный доход и независимость от других государств. По прогнозам специалистов в 2002 году портовые терминалы стран Балтии снизят грузооборот из-за введения в эксплуатацию новых российских мощностей.

Украина, имеющая широкие контакты со странами Восточной Европы и выход к черному морю, занимает монопольное положение в международных коммуникациях на юго-западном направлении. Выгодное географическое положение позволяет Украине активно участвовать в системе европейских транспортных маршрутов. По территории Украины проходят четыре основные международные линии:

- коридор № 3 "Берлин – Вроцлав – Львов – Киев";
- коридор № 5 "Триест – Любляны – Будапешт – Ужгород – Львов";
- водный коридор № 7 "Дунайский", проходящий через Италию, Словению, Украину;

– коридор № 9, имеющий два маршрута: "Хельсинки – Санкт-Петербург (Москва) – Киев – Одесса" и "Калининград – Клайпеда – Вильнюс – Минск – Киев".

Основные новые украинские потоки проходят в двух направлениях:

- между пунктами на западной и северо-восточной границе в прямом железнодорожном сообщениях;
- от северной, восточной, частично западной границе до морских портов на юге Украины.

В целях улучшения дорожно-транспортного комплекса правительством Украины разработана "Концепция развития транспортной инфраструктуры республики до 2020 года", в соответствии с которой планируется до 2005 года увеличить грузоперевозки на 28 %, пассажиров – на 3 %, до 2020 года – соответственно в 1,5–2 раза и в 1,5 раза.

В рамках реализации Концепции Республика Беларусь принимает участие в проектах строительства международных коридоров, которые имеют приоритетное значение: Гданьск – Одесса (Балтийское море – Черное море), "Евро-Азиатский", "Европа – Азия" (Германия/ Италия, Австрия – Чехия – Польша – Украина – Россия – Казахстан – Средняя Азия – Китай). По мнению специалистов, новые магистрали сократят время транспортировки из Европы в Азию и на Ближний Восток. В настоящее время рассматривается очередной проект создания международного железнодорожного коридора на базе Транссибирской магистрали, в котором помимо Украины предполагается участие Чехии, России, Южной и Северной Кореи.

Утверждается, что создание такого транзитного сухопутного маршрута, который будет иметь с одной стороны терминал в Чехии, с другой – в Южной Корее, позволит вести единую тарифную политику на протяжении всего пути следования груза, сделать более гибким ценообразование и успешно конкурировать с морскими портами.

В целях привлечения транзитных грузов министерство транспорта совместно с иными ведомствами сосредоточило свои усилия на решении таких первоочередных проблем, как:

- совершенствование законодательно-нормативной базы и присоединения к международным европейским договорам и конвенциям в данной области;
- оптимизация системы тарифов и ставок, доведение их до уровня, позволяющего Украине конкурировать с соседними государствами;
- упрощение порядка пропуска грузов через контрольные пункты на го-

сударственной границе; упорядочивание ставок различного рода сборов при пересечении парка перехода;

– развитие транспортной инфраструктуры путем привлечения отечественных и иностранных инвесторов;

– сотрудничество с европейскими структурами и соседними государствами в вопросах развития и организации международных транспортных коридоров № 3579, Европа – Кавказ – Азия (TRASECA) и Гданьск – Одесса.

Реализация планов правительства уже дает положительные результаты. Так, в 2001 году в сравнении с аналогичным периодом 2000 года объемы перевозок транзитных грузов увеличились на 23,7 %. Эксперты отмечают, что осознание роли транзита для национального хозяйства в целом привело (с некоторым опозданием относительно Польши или стран Балтии) к выработке в Украине стратегии развития отрасли на государственном уровне.

Польша в начале 90-х годов пережила значительный спад в международных грузоперевозках. Однако разработанные правительством страны меры по развитию транспортной инфраструктуры позволили стабилизировать ситуацию в отрасли и в настоящее время сфера транзита и транспортного управления централизованно контролируется.

В последние годы предпринимаются усилия по увеличению доли железных дорог за счет увеличения скоростных контейнерных перевозок между главными грузовыми терминалами и по международным маршрутам, что соответствует общеевропейским тенденциям и поощряется ЕС.

В соответствии с Законом о железнодорожном транспорте, который удовлетворяет требованиям Евросоюза, польские государственные железные дороги разделены на две отдельные корпорации – пассажирскую и грузовую с возможностью последующей приватизацией их оперативных секторов. По оценкам специалистов полное реформирование польских железных дорог связывают со значительными инвестициями в отрасль (около 860 млн долларов США) и сокращением рабочих мест (примерно 60 тысяч рабочих мест из 280 тыс. имеющихся).

Проводимые в стране меры по развитию железнодорожной сети и ее эксплуатации осуществляется в рамках действующей программы, содержание которой определено присоединением Республики Польша к соглашению АGL ("об основных международных железных дорогах") и АСІС ("об основных международных железных дорогах комбинированного транспорта"). В соответствии с ними состояние магистралей должно позволять довести скорость пассажирского поезда до 160 км/ч, грузовых – 120 км/ч, а давление на ось 22,5 т. Ориентация Польши на вступление в ЕС определила подход, согласно которому решающее значение для развития транзита имеет укрепление позиции страны в европейской транспортной системе и требует приведения национальной инфраструктуры в соответствие с международными тех-

ническими стандартами, унификации соответствующих экономических и законодательных норм для интегрирования в европейскую сеть. В результате принятых мер еще в начале 90-х годов сформировалась новая транспортная политика как совокупность принципов и методов структурной и технической перестройки.

Получено 13.02.2003