

3. Получить по предыдущему пункту обзоры инвестиционных возможностей российского рынка и рынков стран, представленных в МКПП, перевести на английский и передать в МКПП для согласования с КИП.

4. Подготовить 5–6 конкретных предложений по инвестициям в РФ или Прибалтику

или инвестициям в венчурные проекты с последующей передачей в МКПП и КИП.

Представляется бесспорным, что совместная реализация конкретных проектов, подобных данному, выведет Конгресс на новый уровень взаимодействия с национальными союзами — членами МКПП и привлечет новых.

О приоритетных направлениях развития международных транспортных коридоров

Географическое и геоэкономическое положение стран Сообщества обуславливает огромный транзитный потенциал, который используется далеко не полностью. На сегодняшний день он составляет около 220 млн. тонн, а к 2020 году, по оценкам специалистов, достигнет 400 млн. тонн, из которых порядка 290 млн. тонн придется на транзит из государств ЕвразЭС в третьи страны через другие страны Сообщества. По данным исследований Евразийского банка развития, опубликованным в 2009 году, лишь половина возможного объема грузопотоков проходит через страны Сообщества. Только 1% от общего объема грузоперевозок между Европейским союзом (ЕС) и странами Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) на данный момент проходит по международным транспортным коридорам (МТК) Сообщества.

Основной причиной этого является неспособность привлечь транзитные перевозки между этими двумя макрорегионами континента. Существующие барьеры — несоответствие дорог международным стандартам качества, неразвитость транспортной инфраструктуры и сети логистических центров, необоснованные задержки при контрольном определении веса груза, пересечение границ и т. д. — приводят к существенным задержкам транспорта. А потерянное время — не только потерянные деньги и доверие клиентов, но и потеря главного конкурентного преимущества сухопутных транзитных перевозок над морскими путями.

Международный транспортный коридор, по определению, принятому на второй Общеευропейской (Критской) конференции по транспорту (1994 г.), — это «совокупность магистральных транспортных коммуникаций с соответствующим обустройством и инфраструктурой, связывающих крупные транспортные узлы, в рамках которого используются различные виды транспорта, обеспечивающие перевозки пассажиров и товаров в между-



Л. Н. Козлов

Действительный член Российской Академии транспорта, Генеральный директор ООО «Экспертный центр современных коммуникаций», Вице-президент МКПП, член Совета директоров и Комитета по политике Интеллектуальных Транспортных Систем Международной Дорожной Федерации (IRF)

народном сообщении на направлении их наибольшей концентрации».

На территории стран ЕврАзЭС расположен ряд действующих и создаваемых железнодорожных и автомобильных транспортных коридоров, позволяющих производить доставку грузов как в направлении «Восток–Запад», так и в направлении «Север–Юг», но лишь часть из них реально соответствует понятию «транспортный коридор».

Проблемы развития Международных транспортных коридоров стали предметом широкого обсуждения на Международной научно-практической конференции «Транспортные коридоры в инновационном развитии экономики регионов» (16 апреля 2009 г., г. Москва), организованной Комиссией Совета Федерации по естественным монополиям и Международным Конгрессом промышленников и предпринимателей.

Открывая конференцию, председатель Комиссии Совета Федерации по естественным монополиям Рыжков Н. И. отметил, что «Целью новой экономической политики должно стать обеспечение инновационного развития регионов. Немаловажную роль в деле структурной перестройки экономики должна сыграть транспортная составляющая нашего государства».

По мнению специалистов, системы основных транспортных путей нужно разрабатывать по принципу транспортной решетки, то есть к основной магистрали привязывать вспомогательные пути. Эта схема позволяет создавать широкую транспортную инфраструктуру, которая способствует социально-экономическому развитию регионов. С подобной идеей выступал еще в XIX веке управляющий министерством путей сообщения в кабинете министров Александра III и премьер-министр при Николае II Сергей Витте: «...дороги в России должны быть стратегические, политические и коммерческие».

На основе анализа мировой практики можно выделить четыре ключевых приоритетных направления развития МТК:

- Продвижение Интеллектуальных Транспортных Систем;
- Формирование мультимодальных транспортных сетей и оптимальной транспортно-логистической сети;
- Международная гармонизация и стандартизация нормативно-правовой базы;
- Транспортная инфраструктура.

Интеллектуальные Транспортные Системы

В мировой практике в последние годы активно реализуется новое направление в науке, технике и бизнесе — Интеллектуальные Транспортные Системы (ИТС), которое рассматривается как самая эффективная мера для решения транспортных проблем и источник создания

новых отраслей промышленности. Это интегрированная система: люди — транспортная инфраструктура — транспортные средства, с максимальным использованием новейших информационно-управляющих технологий.

Если говорить кратко, то это инновационное решение проблем транспорта созданием уже не систем управления транспортом, а транспортных систем, в которых средства связи, контроля и управления изначально встроены в транспортные средства и объекты транспортной инфраструктуры. Причем возможности управления (принятия решений) на основе получаемой в реальном времени информации в таких системах доступны не только транспортным операторам, но и всем пользователям транспорта.

Большинство стран Европы, Азиатско-Тихоокеанского региона и США еще с 80-х годов целенаправленно продвигают ИТС в качестве ключевой темы в осуществлении транспортной политики.

К примеру, Комплексный план развития ИТС в Японии определил 20 основных видов услуг для пользователей, включающих в себя 172 «подсервиса», таких как:

- автоматизированные системы управления движением на автомагистралях;
- оптимизация организации транспортно-го потока;
- автоматизированное отслеживание коммерческих грузовиков;
- интермодальные грузовые перевозки;
- электронные системы оплаты за проезд и ценообразования;
- контроль погоды на автодорогах;
- информационное обеспечение участников движения о дорожных условиях;
- системы предотвращения столкновений и помощи водителю;
- навигация маршрута для транспортных средств;
- управление при чрезвычайных обстоятельствах.

В условиях насыщенного коммуникационного пространства, когда нет проблем с дешевой передачей значительных объемов цифровой информации в реальном времени в любой точке транспортной сети, стала возможной реализация ИТС в глобальном масштабе.

Однако современное состояние рынка ИТС, в первую очередь российского, а также на пространстве ЕврАзЭС и СНГ, отличает разрозненность, фрагментарность, отсутствие национальных стандартов, несистемные контакты (а практически отсутствие таковых) с международными Ассоциациями ИТС. Каждый из видов транспорта развивает свои корпоративные информационные системы, направленные исключительно на решение внутренних задач, а не на интеграцию с ин-

формационными системами смежных видов транспорта.

Стихийное развитие локальных и корпоративных систем формирует среду, в которой интеграция в международную интеллектуальную транспортную систему, в частности, в сеть международных транспортных коридоров, может оказаться технически невозможной.

Речь идет о необходимости государственной поддержки базисных технологических и экономических инноваций для придания им начального импульса. Организующую и координирующую роль государства в создании институциональной основы, правового поля и стандартизации параметров в сфере безопасности и технической совместимости отмечали большинство участников конференции.

В качестве примера государственного подхода к этой проблеме можно привести Республику Казахстан, где в декабре 2008 года Министерство транспорта и коммуникаций объявило о привлечении международных фирм в ассоциации с местными консультантами к разработке предложений по развертыванию интеллектуальной транспортной системы на ключевых транспортных коридорах, выработки стратегии внедрения и программы развертывания ИТС.

Таким образом, внедрение ИТС определяет в целом конкурентоспособность каждой страны на мировом рынке и носит стратегический характер. Разработки и развертывание ИТС в мире уже сегодня являются эффективным инновационным бизнесом.

Мультимодальные транспортные сети и логистические центры.

Краеугольным камнем современных транспортных коридоров выступает мультимодальность. Во всем мире делается акцент на развитие транспортной логистики, формирование оптимальной сети информационно-логистических центров, интегрированных со всеми видами транспорта, достижение информационной прозрачности местонахождения, состояния и статуса товаров, перевозимых на участках МТК.

В феврале 2009 года Комиссия ЕС выпуском ЗЕЛеной КНИГИ «TEN-T: Обзор стратегии» начала процесс фундаментального пересмотра политики Трансъевропейской транспортной сети с конечной целью — формирование единой мультимодальной сети.

Вводится новый Концептуальный принцип — развитие приоритетной транспортной сети, взамен действующего принципа приоритетных проектов, что инициирует процесс интеграции сетей и более системное использование узловых соединений, где чаще всего возникают заторы — т. е. морских и воздушных портов, в качестве пунктов входа в сеть и основных пунктов межмодального соединения.

ИТС отводится роль мостового соединения между жесткой инфраструктурой и интеллектуальным транспортом, ключа к достижению целей транспортной политики.

Цели создания и развития транспортно-логистического обеспечения на пространстве ЕврАзЭС изложены в «Стратегии создания и развития системы международных логистических центров Евразийского экономического сообщества (на период 2009—2020 годы)».

Реализация данной стратегии позволит инфраструктурно обеспечить формирование Единого транспортного пространства ЕврАзЭС, модернизировать транспортные системы до мировых стандартов.

Гармонизация и стандартизация нормативно-правовой базы

Эффективная мультимодальная транспортная система, работающая по принципу зеленых коридоров с использованием всех вовлеченных компонентов ИТС, электронного фрахта, электронного морского порта и т. д., должна отвечать целевым согласованным стандартам, обеспечивающим пропускную способность сети. По своей природе, сеть сама накладывает особую ответственность на всех действующих лиц, разделяющих принципы и цели ее формирования для достижения этих целей.

Гармонизация национального законодательства с европейским обеспечивает свободный транзит грузов и пассажиров, эффективное функционирование национальной сети международных транспортных коридоров.

На пространстве Содружества Независимых Государств отношения в сфере транспортных коридоров регулируются:

- Протоколом о международных автомобильных дорогах СНГ (от 11 сентября 1998 года) и Перечнем международных автомобильных дорог СНГ, как системы основных и промежуточных автодорожных маршрутов, ориентированных по направлениям Запад — Восток и Север — Юг;

- Меморандумом о сотрудничестве государств-участников СНГ в области международных транспортных коридоров от 2003 года;

- положениями Концепции согласованной транспортной политики государств-участников СНГ на период до 2010 года, утвержденной Решением Совета глав правительств СНГ от 15 сентября 2004 года.

В настоящее время для рассмотрения на Совете глав правительств Содружества подготовлен проект Соглашения о согласованном развитии международных транспортных коридоров, проходящих по территории государств-участников СНГ.

Этим документом предусматривается создание Координационного комитета транс-

портных коридоров СНГ. Предполагается осуществление Комитетом функций:

- координация и информационное обеспечение компетентных органов Сторон по согласованному развитию и совместному использованию МТК,
- разработка плана совместных практических действий по гармонизации подсистем обеспечения МТК, комплексных международных транспортных проектов, направленных на системное развитие и использование МТК.

В отличие от транзита по одной территории, на которой действуют единые законы, в большинстве случаев приходится искать консенсус между интересами нескольких транзитных стран.



Гармонизация и стандартизация нормативно-правовой базы государств, по территориям которых проходят Международные транспортные коридоры, с нормами и принципами международного права и международными стандартами в сфере транспорта, является одним из важнейших приоритетов.

Транспортная инфраструктура.

Один из сдерживающих факторов повышения пропускной способности МТК — состояние мостов в сети Международных транспортных коридоров.

Количество мостов, находящихся в неудовлетворительном и аварийном состоянии составляет от 20 до 70% от общего количества сооружений. Количество мостов, на которых не обеспечиваются расчетные скорости, колеблется в разных странах от 20 до 80% от их общего числа. Количество мостов с недостаточной грузоподъемностью находится в интервале 15–75% сооружений.

Неблагоприятная, а в некоторых случаях опасная для участников дорожного движения ситуация с мостами на дорогах СНГ существенно сдерживает намеченное совершенствование автомобильных дорог СНГ и развитие торговых связей.

Поскольку международные транспортные коридоры, составляют важнейшую часть национальных транспортных сетей и несут значительную нагрузку внутренних транспор-

тных связей, улучшение состояния мостовых сооружений на этих дорогах представляет национальный интерес и позитивно повлияет на экономику стран Содружества.

23 мая 2008 года Совет глав правительств СНГ утвердил «Концепцию повышения эксплуатационной надежности мостовых сооружений на автомобильных дорогах государств-участников СНГ на 2008—2015 годы». Этот документ затрагивает вопросы гармонизации нормативов, стандартов и технических регламентов и призван обеспечить безопасный проезд по наиболее ответственным направлениям — Международным транспортным коридорам и автомагистралям.

Концепция повышения эксплуатационной надежности мостовых сооружений на автомобильных дорогах государств-участников СНГ на 2008—2015 годы (далее — Концепция) основана на положениях Протокола о международных автомобильных дорогах Содружества Независимых Государств от 11 сентября 1998 года, Меморандума о сотрудничестве государств-участников Содружества Независимых Государств в области международных транспортных коридоров от 18 сентября 2003 года и Концепции согласованной транспортной политики государств-участников СНГ на период до 2010 года, утвержденной Решением Совета глав правительств СНГ от 15 сентября 2004 года.

В частности, в названных документах в качестве приоритетных определены следующие направления сотрудничества:

- развитие транспортной инфраструктуры и унификация ее параметров;
- оснащение международных транспортных коридоров и их инфраструктуры;
- координация деятельности по ремонту и содержанию автомобильных дорог и дорожных сооружений;
- определение приоритетов, обеспечивающих наиболее эффективное использование финансовых ресурсов в дорожном хозяйстве.

Настоящая Концепция предусматривает единство подхода к оценке технического состояния мостовых сооружений и методик прогнозирования срока службы для определения приоритетности и оптимизации капитальных вложений. Фактически появляется возможность управления надежностью (управление состоянием, эксплуатацией, долговечностью, безопасностью и риском) сооружения.

Дорожным администрациям государств СНГ поручено разработать соответствующие Национальные программы с приоритетностью работ по международным транспортным коридорам.

Реализация Национальных программ создаст для бизнес-сообщества серьезную мотивацию не только для инвестиционного сотрудничества в реализации бизнес-проектов,

но и внедрения в практику интеллектуальных системных решений и уникальных инновационных технологий для продления эксплуатационного ресурса, восстановления, ремонта и защиты сооружений из бетона и железобетона в транспортной инфраструктуре.

Транспортный комплекс всегда и везде являлся системообразующим фактором экономики, основой хозяйственного и промышленного освоения территорий. На крутых, кризисных поворотах истории транспорт «ставил на ноги» разрушенную экономику, обеспечивал целенаправленное и интенсивное развитие базовых отраслей. Через транспортный приоритет США, например, преодолевали кризис Великой Депрессии. После Второй мировой войны за счет развития транспорта на базе новых технологий поднимались Германия и Япония. Развитием транспорта энергично за-

нялись Корея и латиноамериканские страны, быстро набирающие научно-промышленный и экономический потенциал.

Россия также неоднократно расширяла транспортные сети для развертывания промышленности и научного сопровождения в обширных регионах Урала, Средней Азии, Сибири. Это происходило как в мирный период, так и при перегруппировке промышленного производства во время войны. Это решало задачу расширения географии производства, повышение промышленного потенциала регионов как неотъемлемую составную часть национальной экономики. Теперь необходимо в очередной раз выходить не только из экономического кризиса, но и обеспечивать комплексную безопасность государства, используя системообразующий потенциал транспорта.



Николай Ермолаев
Президент холдинговой
компании «DINAZ»
Президент ООО СП «Baltic Oil
Terminal»

Строительство нефтеперерабатывающего завода и нефтеналивного терминала в Латвии

В связи с внедрением новейших технологий, увеличением и развитием новых мощностей, увеличением транспортного потенциала, мировые рынки все больше нуждаются

в энергоносителях. В мире постоянно растет объем потребления нефти и нефтепродуктов. Однако, не все мировые запасы энергоносителей распределены равномерно. Большая часть мировых запасов нефти приходится на территорию России.

Основными потребителями нефти и нефтепродуктов являются страны Западной Европы, Америки и Азии, расположенные, в основном, вдали от границ России. Находясь в стадии активного экономического развития, Россия ежегодно увеличивает добычу нефти на 10 миллионов тонн. Соответственно, возникает вопрос транспортировки (перевалки) нефти до конечного потребителя. Для успешного решения задачи по перевалке нефти и нефтепродуктов необходимы современные надежные нефтепереваливающие комплексы, а также грамотно выбранные транспортные маршруты. Одним из самых коротких путей между Востоком и Западом является транзитный путь через Латвию. Латвия является морской страной, имеющей очень выгодное географическое положение, развитую современную транспортную инфраструктуру, а также не замерзающий порт в Балтийском море. Эти определяющие факторы дают все возможности для увеличения потока грузоперевозок.

Немаловажно и то обстоятельство, что Латвия входит в состав ЕС, который на 40% покрывает свою потребность в энергоресурсах за счет поставок из России и является важнейшим торговым партнером нашего восточного соседа. Ежегодно через территорию Латвии в направлении Восток — Запад (Рос-