

Состояние и перспективы сотрудничества Северо- Запада России и стран Балтийского региона в сфере транспорта и энергетики

Ю.М. Зверев

БФУ им. И. Канта

2012

Транспортный комплекс Северо-Запада

- * Северо-Запад – единственный регион России, который граничит со странами Европейского Союза.
- * Это самые широкие ворота на Запад для России. В 2010 г. в 2010 году через территорию СЗФО перевезено около 30% процентов внешнеторговых грузов страны.
- * В Финском заливе расположены такие крупные российские порты как Приморск и Большой порт Санкт-Петербург, расширяется порт Усть-Луга (в перспективе самый большой по грузообороту порт РФ).
- * Здесь же расположен вход во внутреннюю водную систему России.
- * Достаточно развита, хоть и нуждается в модернизации, сеть автомобильных и железных дорог, трубопроводов, авиалиний.

Международное значение транспортной системы Северо-Запада России

- * Транспортная система Северо-Запада играет важную роль и в обеспечении международного транзита между странами Восточной и Юго-Восточной Азии, государствами бассейна Индийского океана и Европейского Союза.
- * Через Северо-Запад проходят несколько международных транспортных коридоров (МТК):
 - два евроазиатских коридора - «Транссиб» и «Север-Юг»;
 - Северный морской путь;
 - Панъевропейские (критские) коридоры № 1 и 9.

Пути улучшения интеграции транспортной системы Северо-Запада России с зарубежными странами Балтийского региона

- * Вопросы транспортного и энергетического сотрудничества Северо-Запада РФ в Балтийском регионе, как нам представляется, должны найти отражение в новом Договоре о партнерстве и сотрудничестве между Россией и ЕС.
- * Особое место российскому Северо-Западу как единственному макрорегиону России, граничащему с ЕС, следует уделить в рамках Диалога Россия-ЕС в сфере транспорта и инфраструктуры и Энергодialogа Россия-ЕС.

Глобальное измерение транспортного сотрудничества Северо-Запада России в Балтийском регионе

- * В глобальном измерении транспортная инфраструктура российского Северо-Запада должна рассматриваться в контексте глобального проекта интеграции транспортных инфраструктур Европы и Азии для обслуживания международного транзита по направлениям «Восток - Запад» и «Север – Юг».
- * При этом следует иметь в виду, что предлагаются и маршруты транспортных коридоров Европа – Азия, минуя Балтийский регион. Это, например, проекты TRASECA и «Новый шелковый путь».

Глобальное измерение транспортного сотрудничества Северо-Запада России в Балтийском регионе

- * Если эти проекты будут реализованы, то грузы, которые могут идти и уже идут через Балтийский регион, направятся южным маршрутом. В этом случае проиграют и Россия и другие государства Балтийского региона.
- * Сохранить и укрепить экономическое и политическое значение самого короткого балтийского транспортного коридора возможно лишь совместными усилиями всех стран Балтийского региона.
- * Неупорядоченная конкуренция на грани торговых и транзитных войн должна быть заменена сотрудничеством в международно-правовых рамках. Грузов хватит для всех, и главная задача будет заключаться, прежде всего, в совершенствовании логистики.

Глобальное измерение транспортного сотрудничества Северо-Запада России в Балтийском регионе

- * Таким образом, государствам Балтийского региона, включая Россию, следует объединить усилия для создания мультимодальных транспортных коридоров Европа – Азия.
- * Такие коридоры должны быть едиными от мест формирования грузопотоков до мест доставки грузов, использовать логистические схемы со сквозным тарифом и работать без лишних и долгих задержек на границах и сложных таможенных процедур.

Глобальное измерение транспортного сотрудничества Северо-Запада России в Балтийском регионе

- * Важно более полно использовать возможности так называемого «Пространства 1520» – сети железных дорог с шириной колеи 1520 мм, связывающих порты на Балтике с Тихим океаном.
- * Учитывая, что железные дороги стран Прибалтики (Литвы, Латвии и Эстонии), Финляндии и частично Польши физически находятся в пространстве железных дорог с российской шириной колеи 1520 мм, а юридически — в Европейском Союзе, они могут сыграть объединяющую роль, служить мостом между Востоком и Западом.
- * Следует увеличить число ускоренных контейнерных поездов, следующих по маршруту «Восток – Запад» (включая маршрутные поезда, движущиеся по твердому расписанию).

Глобальное измерение транспортного сотрудничества Северо-Запада России в Балтийском регионе

- * Для развития евроазиатского транзита (в т.ч. через Балтийский регион) России необходим Федеральный закон о транзите.
- * Должна быть государственная политика привлечения транзитных грузов, способствующая развитию национальной транзитной инфраструктуры.
- * Целесообразно также создать постоянно действующий орган на уровне правительства России, который координировал бы транзитную политику, таможенную деятельность, создание логистических терминалов с привлечением международных компаний и т.п.
- * Возможно следует создать специальную структуру, которая бы координировала евроазиатский транзит, и в рамках ЕС.

Глобальное измерение транспортного сотрудничества Северо-Запада России в Балтийском регионе

- * Для обслуживания евроазиатского транзита в регионе Балтийского моря необходимо формировать совместные логистические компании и формировать на Западе и Востоке мощную агентскую сеть по привлечению грузов.
- * Нужны крупные компании (в т.ч. совместные), которые могли бы обеспечить транзит контейнерным парком.
- * В ключевых местах распределения грузопотоков и вблизи основных международных транспортных коридоров (прежде всего, в Санкт-Петербурге и в Калининграде) необходимо строить мультимодальные терминально-логистические комплексы (хабы). Работы в этом направлении уже ведутся.

Глобальное измерение транспортного сотрудничества Северо-Запада России в Балтийском регионе

- * Следует создать единую систему спутникового слежения за перемещением грузов по транзитным коридорам.
- * Необходимо развивать современные информационные системы? которые позволят получать данные по всем перевозкам и управлять перевозочным процессом во взаимодействии с терминалами.
- * Российскому Северо-Западу следует обратить внимание на перспективный путь индустриальной обработки транзита, т.е. последовать «фламандско-голландской» модели макроэкономической специализации, которую успешно применили Бельгия и Нидерланды.

Макрорегиональное измерение транспортного сотрудничества Северо-Запада России в Балтийском регионе

- * Нескоординированность национальных транспортных программ в Балтийском регионе может привести к значительному (по некоторым оценкам, 2-3-х кратному к 2020 г.) превышению предложения портово-транспортных услуг над реальным спросом на них. Следствием этого станет омертвление громадных капитальных затрат и подрыв стабильности в регионе Балтийского моря.
- * Поэтому представляется необходимой координация и определенное упорядочение национальных инвестиционных программ, формирование крупных транснациональных проектов и программ, призванных обеспечить достойное место и высокую конкурентоспособность балтийского транспортного пути в целом.

Макрорегиональное измерение транспортного сотрудничества Северо-Запада России в Балтийском регионе

- * Важное значение для интеграции транспортных систем России и стран Прибалтики будет иметь унификация российских экспортных, импортных и внутренних тарифов на железнодорожные перевозки в течение двух лет после присоединения России к ВТО в 2012 г.
- * Унификация российских железнодорожных тарифов самым благоприятным образом повлияет на увеличение перевалки грузов в портах стран Прибалтики
- * Она также заставит российские порты повысить качество предоставляемых услуг, а также снизить их стоимость из-за возросшей конкуренции

Макрорегиональное измерение транспортного сотрудничества Северо-Запада России в Балтийском регионе

- * Среди автодорожных проектов, способствующих интеграции транспорта Северо-Запада России в Балтийский регион, важнейшее значение имеют:
- * Завершение создания ответвления А (Branch A) Пан-Европейского транспортного коридора № 1 (так называемая Via Hansetica) Санкт-Петербург – Тарту – Рига – Калининград – Гданьск – Щецин – Росток – Любек
- * Создание ответвления в Калининградскую область от автострады Via Baltica (Е67) Таллинн – Варшава.
- * Продолжение создания и совершенствование инфраструктуры пунктов пропуска (в т.ч. за счет средств ЕС).

Макрорегиональное измерение транспортного сотрудничества Северо-Запада России в Балтийском регионе

- * Важный вклад в сокращение перегруженности сухопутной транспортной сети и интеграцию российского Северо-Запада в регион Балтийского моря могли бы сыграть морские перевозки на короткие расстояния (short-sea-shipping). Речь, в частности, идет о «морском коридоре» между Гамбургом/Любеком и Санкт-Петербургом.
- * Следует стремиться к увеличению числа паромных линий, связывающих Санкт-Петербург, Усть-Лугу и Калининград (Балтийск) с портами других стран Балтийского региона.
- * Необходимо увеличить число авиарейсов из Санкт-Петербурга, Калининграда и Мурманска в аэропорты Балтийского региона (с учетом реального спроса).

*Для развития сотрудничества топливно-энергетического сектора
российского Северо-Запада в Балтийском регионе наиболее важно:*

- * Начать синхронизацию работы энергосистем России и стран СНГ (ЕЭС), ОЭС стран Прибалтики (Литвы, Латвии и Эстонии) и Европейской сети системных операторов передачи электроэнергии (ENTSO-E).
- * Проработать вопрос взаимодействия энергосистемы Калининградской области с энергосистемами Литвы и Польши с учетом их перспективного развития, включая возможную интеграцию энергосистемы Калининградской области с энергосистемой ENTSO-E.
- * Увеличить экспорт электроэнергии в Финляндию.

*Для развития сотрудничества топливно-энергетического сектора
российского Северо-Запада в Балтийском регионе наиболее важно:*

- * С учетом намерения строить новые АЭС в Литве, Польше, Белоруссии, Калининградской области осуществлять более действенную региональную координацию в сфере энергетики.
- * Реализовать идею прокладки энергомагистралей на Запад из Калининградской области России.
- * Завершить строительство второй ветки газопровода «Северный поток».
- * Завершить строительство нефтепровода Балтийской трубопроводной системы-2 с выходом на нефтяной терминал в морском торговом порту Усть-Луга.



БЛАГОДАРЮ ЗА ВНИМАНИЕ!