

Украина в системе Балто-Черноморской транспортно-логистической интеграции

Игорь Смирнов, доктор географических наук, профессор, Киевский национальный университет имени Тараса Шевченко

Составляющей европейской транспортно-логистической интеграции (Еврологистики) является Балто-Черноморская транспортно-логистическая интеграция (БЧТЛИ). Украина, как непосредственный сосед Польши, а также важный транзитный партнер Германии, Литвы, Латвии, России и других стран Балтийского бассейна, должна стать ведущим звеном Балто-Черноморской транспортно-логистической интеграции в XXI веке.

Идея Балто-Черноморского альянса в Украине в начале XX века и связана с именами Михаила Грушевского, сформулировавшего идею Балто-Черноморского Союза, и Юрия Липы, который считал, что Украине жизненно необходимо создание геополитической оси Север - Юг в противовес оси Восток - Запад, только разъединившей Украину. Украинская Народная Республика стремилась образовать Балто-Черноморскую ось как перспективную конгломерацию новопровозглашенных независимых государств. Однако тогда эта попытка потерпела неудачу.

После провозглашения независимости Украины, Беларуси, стран Балтии в 1990-х годах идея Балто-Черноморского экономического партнерства возродилась.

Основой Балто-Черноморского экономического партнерства должна стать, в первую очередь, мощная транзитно-транспортная система, соединяющая бассейны Балтийского и Черного морей. В сущности, речь идет о возрождении системной транспортно-экономической модели - «из варяг в греки» в условиях технологической-информационной революции, а с точки зрения логистического подхода, интегрирующей вышеуказанные тенденции, - о создании Балто-Черноморской транспортно-логистической интеграции (БЧТЛИ). Последняя выступает как интегральная составляющая процессов Еврологистики, то есть формирования единой транспортно-логистической системы стран Европейского Союза и стран-соседей ЕС. Выгодное транспортно-географическое и транзитное положение Украины может поместить ее в центр процесса формирования БЧТЛИ, которая должна в перспективе стать основой Балто-Черноморско-Каспийского экономического альянса. Что касается стран-участниц БЧТЛИ, Украину вместе с Польшей и Литвой можно считать участниками первого порядка. Участники второго порядка - Россия, Беларусь, Латвия, Эстония, Румыния, Болгария, Грузия, Турция. К участникам третьего порядка относятся Германия, Финляндия, Дания, Швеция и Норвегия.

Почти 10 лет назад, в сентябре 1999 года, в Ялте был проведен саммит Балто-Черноморское сотрудничество: в интегрированную Европу XXI века - без линий деления». Тогда представители 22 стран в общем заявлении засвидетельствовали стремление приложить совместные усилия к поддержанию безопасности, стабильности и развития экономического сотрудничества стран Балто-Черноморского пространства, в частности, путем участия в общих проектах в сферах транспорта, энергетики, коммуникаций, экологии. Эти проекты должны совместно осуществляться государствами, принадлежащими к двум региональным структурам - Совета Балтийских морских государств (РБМГ, создан в 1993 г.) и Организации Черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС, создана в 1992 г.).

Невзирая на то, что РБМГ был создан на год позже ОЧЭС, транспортно-логистическое обустройство Балтийского моря значительно более развито. Связано это с тем, что страны Балтийского бассейна задействованы в основных программах Еврологистики, в частности, в ТЕН -Т, системе развития трансъевропейских транспортных сетей. При этом транспортные проекты этого региона были разделены на две группы - А и В. Группа А - приоритетные проекты, которые должны быть реализованы до 2015 г. (табл. 1), группа В - дополнительные проекты, относящиеся в основном к южному побережью Балтики (табл. 2).

Таблица 1. Приоритетные проекты TEN-T в Балтийском регионе (группа А)

Название проекта	Содержание проекта
А. Железнодорожная ось Фемарн-Бельт	1. Увеличение пропускной способности и электрификация железных дорог Гамбург-Любек-Травемюнде-Путгарген; Родби-Копенгаген. 2. Увеличение пропускной способности автодорожного кольца вокруг Копенгагена и сооружение кольцевой железной дороги. 3. Автодороги Когг-Бугт и Ольденбург-Хайлигенгафен.
В. Железнодорожно-автомобильная ось «Северный треугольник»	1. Южная и западная железные дороги. 2. Автодороги E4, E6 к северу от Ореунда.
С, D. Автомагистраль А1 и железная дорога Гданьск-Вена	Сооружение автодороги и железной дороги Гданьск-Лодзь-Катовице-Брно-Братислава-Вена
Е. Железная дорога Rail Baltica	Маршрут Варшава-Каунас-Рига-Таллинн-Хельсинки
F-Z	Национальные приоритетные проекты

Таблица 2. Дополнительные проекты TEN-T в Балтийском регионе (группа В)

Номер проекта	Содержание проекта
I. Проекты, повышающие мощность транспортно-логистической системы	
1.1.	Развитие интермодальных информационных центров.
1.2.	Распространение интегральных IT-решений путем портового сотрудничества.
1.3.	Развитие и внедрение образовательных программ по транспорту и логистике.
II. Проекты по усовершенствованию интермодальных центров	
2.1.	Перевести следующие порты TEN-A в разряд интермодальных центров путем улучшения инфраструктуры и сервиса: Гедсар, Киль, Любек/Травемюнде, Росток, Засниц/Мукран, Щецин, Гданьск, Гдыня, Калининград, Клайпеда, Лиепая, Вентспилс, Копенгаген, Трелленборг, Устад, Карлсхамн, Карлскрона.
III. Проекты по улучшению транспортных связей между внутренними центрами региона	
3.1.	Железная дорога Ангермонде-Щецин
3.2.	Железная дорога Берлин-Штральзунд
3.3.	Автодорога E22: Мальме-Оскаршамн
3.4.	Железная дорога в обход Лунда
3.5.	Железная дорога Олофштром-Карлсхамн
3.6.	Автодорога E19: Устад-Кристианстад
3.7.	Железная дорога Свиноуйсьце-Кострин
3.8.	Новая автодорога E65 Свиноуйсьце-Щецин
3.9.	Новая объездная автодорога E28 вокруг Щецина
3.10.	Новая автодорога E28: Гданьск-Леборг-Слупск
3.11.	Новая объездная автодорога E77 вокруг Гданьска и до порта
3.12.	Автодорога Острода-Ольштин с объездной вокруг Ольштина
3.13.	Автомобильные пути литовского коридора IXB
3.14.	Новая автодорога Гедзар-Хоймолле

К первоочередным проектам образования логистической системы Балтийского бассейна принадлежит мультимодальная магистраль «Северный треугольник» (Nordic Triangle), создание которой также является одним из проектов TEN-T. На транспортной карте Балтии треугольник совмещает такие логистические центры-порты, как Турку и Наантали в Финляндии, Стокгольм в Швеции, Кристиансанд в Норвегии, Гамбург и Росток в Германии. Следовательно, «Северный треугольник» - это мультимодальный транспортный коридор TEN-T первого порядка и логистический инфраструктурный проект, в котором задействованы четыре страны Балтийского бассейна - Финляндия, Швеция, Норвегия и Германия и разные виды транспорта (морской, автомобильный, железнодорожный). С точки зрения Еврологистики это стратегическая магистраль, соединяющая Северное море с Балтийским и Северную Европу с Центральной, а также с Россией и Азией. Транспортно-логистическая сеть «Северного треугольника» включает 1600 км автодорог и 1700 км железных дорог, а также порты и интермодальные логистические центры. Основная цель проекта «Северный треугольник» - создание современной высокоэффективной транспортно-логистической инфраструктуры для грузовых и пассажирских перевозок всеми видами транспорта в регионе Балтики. Проект также ориентирован на устойчивое развитие этого региона путем формирования более безопасной, экономически эффективной и экологичной мультимодальной транспортно-логистической системы. К основным логистическим задачам проекта относятся:

- а) создание единой логистической цепи поставок, в частности, в связях с периферийными районами;
- б) применение мультимодальных IT-уровней, в частности, на основе подхода «единого окна»;

в) поддержание стабильности развития различных видов транспорта в регионе;

г) улучшение доступа к рынкам - как национальным внутри ЕС (Германии, Швеции, Финляндии и Норвегии, которая не является членом ЕС), так и российскому и азиатскому. В ожидании роста объемов торговли стран «Северного треугольника», а также всего ЕС, с Азией и Россией, осуществляется проект прямого пути из Финляндии (порт Турку) в Китай.

Второй по важности проект TEN-T – Rail Baltica - железнодорожный транспортный коридор, соединяющий пять стран, - четыре новых члена ЕС (Польшу, Литву, Латвию и Эстонию) и Финляндию. Значение этого проекта заключается, в первую очередь в том, чтобы обеспечить эффективное современное транспортное сообщение (включая автодорожный проект Via Baltica) как между всеми пятью странами-участницами, так и между Балтийским регионом и странами ЕС к западу от Польши, а также государствами Центральной и Восточной Европы. Северный участок Rail Baltica предусматривает паромное сообщение Таллинн (Эстония)-Хельсинки (Финляндия) в Финском заливе, таким образом формируя «мост» в страны «Северного треугольника». Длина железнодорожного коридора составляет 1230 км, если оценивать его по наиболее прямому из существующих маршрутов из Таллинна в Варшаву. Проект Rail Baltica также призван решить проблему различия между путями стандартной европейской ширины, которые используются в ЕС, в т. ч. в Польше, и широкими путями, которые используются в России и других странах-партнерах проекта. Это важный вопрос интероперативности. Маршрут коридора выглядит следующим образом: Хельсинки - Таллинн- Рига - Каунас - Варшава с продолжением до Берлина. Координатор проекта предложил странам-участницам разработать трансграничные соглашения; («Меморандум понимания»), касающиеся порядка пересечения общих границ этих стран. В частности, такие соглашения заключены в 2007 г. между Польшей и Литвой (касается пограничных пунктов; соответственно Сувалки и Мариямполь), Литвой и Латвией (Шяуляй и Елгава), Латвией и Эстонией (Валмери и Тарту).

Важную роль в транспортно-логистической системе Балтийского бассейна играют морские транспортные коридоры. Это коридоры «Струна», «Германия - Швеция», «Германия - Литва/Латвия», «Копенгаген - Берлин», «Центральноевропейский», «Балтийское звено», «Восток - Запад». Краткая характеристика этих коридоров представлена в табл. 3.

Таблица 3. Характеристика морских транспортных коридоров Балтийского бассейна

№	Содержание коридора	Порты, которые соединяет коридор	Краткая характеристика коридоров
1	2	3	4
1.	«Струна»	Гамбург-Любек/Травемюнде-Путтартен-Родби-Никобинг-Копенгаген/Мальме	Включает приоритетную для ЕС железнодорожную транспортную ось Фемарн-Бельт, являющуюся расширением железнодорожных и автомобильных сообщений коридора «Северный треугольник»
2.	«Германия-Швеция»	Любек/Травемюнде-Росток-Засниц/Мукран-Треллеборг-Мальме	Данное прямое морское сообщения соперничает с маршрутом через Данию. Конкуренция возрастет, когда будет открыто фиксированное сообщение в Фемарн-Бельт
3.	«Германия-Литва/Латвия»	Засниц/Мукран-Балтийск-Клайпеда-Ливая-Вентспилс	Обеспечивает связь западно- и восточноевропейских железнодорожных и автосетей с Балтийскими портами
4.	«Копенгаген-Берлин»	Мальме-Копенгаген-Гедзер-Росток	Коридор имеет четко определенную территорию с ограниченным количеством пересечений с другими маршрутами. Наиболее интенсивное движение – из/в Дании, в то время как Южная Швеция менее важна в связи с необходимостью прямого паромного сообщения с Треллеборгом
5.	«Центральноевропейский»	Истад-Свиноуйсьце-Щецин	Коридор соединяет Швецию с Польшей, имеет выход через порты на железнодорожные, авто- и речные сети Западной и Центральной Европы
6.	«Балтийское звено»	Гетеборг-Карлхамн-Карлскрона-Гдыня/Гданьск	Соединяет шведские порты Гетеборг, Карлхамн, Карлскрона с польскими портами Гдыня/Гданьск, имеет выход на железнодорожные, авто- и речные сети Центральной и Восточной Европы, в т.ч. Украины
7.	«Восток-Запад»	Копенгаген-Мальме-Карлхамн-Карлскрона-Балтийск-Клайпеда	Коридор, соединяющий Литву на востоке и Данию, Швецию, Великобританию на западе. Предоставляет выход на страны Восточной Европы, Россию, страны Азии

С точки зрения Балто-Черноморской транспортно-логистической интеграции и участия в ней Украины наиболее значимыми из приведенных являются Балтийские морские коридоры, выходящие на порты стран-участниц БЧТЛИ первого порядка, то есть Польши и Литвы. Это коридоры «Германия - Литва/Латвия», «Центральноевропейский», «Балтийское звено» и «Восток-Запад».

В рамках проекта TEN-T выделяют порты категории TEN-A, на базе которых целесообразно создавать мультимодальные логистические центры. Основные порты в Балтийском бассейне, отнесенные к этой категории, - немецкие порты Гедзер, Киль, Любек/Травемюнде, Росток, Засниц/Мукран; польские - Щецин/Свиноуйсьце, Гданьск, Гдыня; российские - Калининград/Балтийск; литовские - Клайпеда, Лиепая; латвийские - Вентспилс; датские - Копенгаген/Мальме; шведские - Треллеборг, Истад, Карлсхамн, Карлскрона. Хотя некоторые из этих портов в настоящее время являются лишь точками в сети коридоров TEN-T, ЕС намеревается превратить все вышеназванные порты в крупные международные транспортно-логистические узлы. На это выделены инвестиции объемом 700 млн евро. Основные мероприятия по развитию портов и их инвестиционные потребности приведены в табл. 4.

Таблица 4. Основные мероприятия и объемы инвестиций по логистическому развитию портов Балтийского бассейна

№	Название порта	Запланированные мероприятия по развитию порта	Объем инвестиций, млн евро
1	2	3	4
1.	Мальме/Копенгаген	Расширение современного комбинированного терминала	10
2.	Треллеборг	Сооружение нового комбинированного терминала, новых причалов и логистического центра	15
3.	Истад	Расширение территории порта, сооружение нового комбинированного терминала и обьездной дороги к порту	14
4.	Карлсхамн	Сооружение электрифицированной железнодорожной ветки к порту и терминалу комбинированного движения	20
5.	Карлскрона	Сооружение электрифицированной железнодорожной ветки к порту, дополнительным причалам, защита от шума	27
6.	Клайпеда	Исследования по развитию порта, в частности, в южном направлении и сооружение автосообщения Клайпеда-Вильнюс; сооружение интермодального терминала и железнодорожного объезда вокруг Клайпеды, подготовка к созданию глубоководного порта	100
7.	Гдыня-Гданьск	Сооружение нового морского терминала, модернизация железнодорожных и автодорог в портах Гдыни и Гданьска, сооружение нового логистического центра «Померания» с использованием системы управления движением «Тристар»	240
8.	Свиноуйсьце/Щецин	Сооружение нового интермодального терминала и новых причалов для больших кораблей в порту Свиноуйсьце; общее развитие портового комплекса Свиноуйсьце/Щецин	59
9.	Росток	Создание интермодального порта с новыми дорожками, кранами, терминалами; перенос железнодорожной станции «Росток» с платформенным комплексом; расширение интермодального терминала; разработка логистической концепции развития порта «Росток»	49
10.	Любек/Травемюнде	Расширение будет осуществляться в основном в Травемюнде, где строится новая «Балтийская железнодорожная платформа»	3

Отдельно следует выделить такие действующие крупные логистические центры и порты Балтийского моря – Гамбург, Бремен, Клайпеда. Порт Гамбург с объемом грузооборота 100 млн в год является крупнейшим в Балтии. Он занимает 9-е место среди контейнерных портов мира и 2-е в Европе. Благодаря новейшей технике большие суда – контейнеровозы - обслуживаются в порту в течение 24 часов. Прямые океанические трассы соединяют Гамбург с крупнейшими портами мира в Северной и Южной Америке, Азии, Африке и Австралии. Север и Восток Европы тесно связаны с гамбургским портом многочисленными перевалочными пунктами и портами в Балтийском море а также железнодорожными и автомобильными сообщениями. Железнодорожный узел Гамбург ежедневно обслуживает 280 пассажирских поездов дальнего следования со всей Европы. В системе Deutsche Bahn AG (Немецкая железная дорога) станция Гамбург отличается наибольшей пропускной способностью в плане пассажирских и грузовых перевозок. Это касается также автоперевозок: в районе Гамбурга действуют свыше 1700 фирм по международным автоперевозкам грузов, 45 тыс. грузовиков которых обслуживают потребности морского порта с последующей транспортировкой грузов. Гамбургский мультимодальный транспортный узел обеспечивает целый спектр логистических услуг - от хранения, сортировки, комплектации партий товара до контроля качества, заключения договоров о

транспортировке, оформления документов, организации таможенного контроля. Соответственно, в порту Гамбург задействованы три логистических системы: DAKOS (контролирует логистические цепи морского порта), HABIS (контролирует железнодорожные перевозки) и GEBIS (контролирует безопасность груза). Применение логистики помогает оптимизировать работу порта Гамбург как единой транспортно-логистической системы, а также способствует решению как отраслевых проблем (например, углубление фарватера р. Эльба под прохождение судов-контейнеровозов четвертого поколения), так и территориальных (взаимосвязи, свободные площади под застройку и т. п.).

Бремен - второй после Гамбурга порт и транспортно-логистический центр Германии. Он связан регулярными прямыми трассами с 1000 портов во всех частях света. Мощность порта составляет свыше 30 млн тонн грузов ежегодно. Благодаря высоким технологиям гарантируется быстрая загрузка/разгрузка кораблей. Здесь формируется мощный транспортно-складской комплекс, который, кроме морского порта Бремен, включает крупный контейнерный терминал в Бремерхафене и логистический центр по перегрузке 1000 автопоездов и 1000 железнодорожных вагонов одновременно. Среди портов мира - контейнерных миллионеров (обслуживают более 1 млн контейнеров в год) Бремен занимает почетное восьмое место. Также он - крупнейший европейский центр экспорта/импорта автомобилей (7000 тыс. в год): немецкие и итальянские авто покидают Европу, вместо них «приплывают» японские и корейские.

Клайпеда - самый северный порт на восточном побережье Балтийского моря, свободный от льда зимой. Он совмещает морские, автомобильные и железнодорожные пути с запада на восток. В настоящее время это многоцелевой глубоководный порт, обеспечивающий высококачественные услуги в соответствии с требованиями ЕС. Здесь сооружается современный логистический терминал с целью оптимизации функционирования Клайпедского порта как мультимодального транспортно-логистического узла. Порт Клайпеда связан с украинским черноморским портом Ильичевск контейнерным маршрутом «Викинг» (действует с 2003 г.).

Активно влияет на функционирование транспортно-логистической системы Балтийского моря (ТЛСБМ) Форум международных проектов TEDIM1 (Telematics in foreign Trade Logistics and Delivery Management - создан в 1995 г.), имеющий стратегическое значение для развития транспортно-логистической инфраструктуры в Северной Европе, включая страны балтийского бассейна. TEDIM охватывает три основных направления сотрудничества: телематика, внешнеторгово-транспортная логистика, взаимодействие информационных систем. В рамках этой региональной программы стимулировала активность в регионе Балтийского моря принятая в сентябре в 2003 году новая стратегия TEDIM на 2004-2008 гг. на встрече Международного координационного комитета (ICC) TEDIM в сентябре в 2004 г. в Гданьске (Польша) была подчеркнута важность кооперации стран Балтийского моря как для интеграции логистической системы внутри ЕС, так и для логистических связей между ЕС и Россией. Страны-члены TEDIM активно внедряют новую стратегию в жизнь. Ключевым ее моментом является привлечение частного сектора, осуществляемого двумя путями: во-первых, через общую программу маркетинга и распространения информации о TEDIM, во-вторых, путем активной разработки проектов в тесной кооперации с частными компаниями. Каждая страна-участник TEDIM сама определяет свои подходы с учетом национальных интересов. Секретариат TEDIM определил потенциал создания мультинационального проекта и предложил три возможные темы на выбор: «Лучшие логистические инициативы», «Интермодальный фрахтовый транспорт» и «Терминалы, технологии и системы управления интермодальным фрахтовым транспортом». Подготовка к первому проекту уже началась. ICC также отметил, что исследование и обучение в пределах программ TEDIM должно быть частью европейских исследований и основных программ.