

Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций

**Связи между морскими портами
и внутренними регионами**



ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
Нью-Йорк и Женева, 2010 год

ПРИМЕЧАНИЕ

Условные обозначения документов Организации Объединенных Наций и изложение материалов в настоящем издании не означает выражения со стороны Секретариата Организации Объединенных Наций какого бы то ни было мнения относительно правового статуса стран, территории, города или района или их властей или относительно делимитации их границ.

ВЫРАЖЕНИЕ ПРИЗНАТЕЛЬНОСТИ

Настоящий доклад был подготовлен д-ром Аленом Вудберном - сотрудником Вестминстерского университета Соединенного Королевства. Автор доклада хотел бы выразить признательность всем членам Группы экспертов ЕЭК ООН по связям морских портов с внутренними регионами за их вклад в работу в процессе подготовки настоящего доклада, а также всем тем, кто принял участие в проведении анкетного обследования, которое явилось частью этой научно-исследовательской работы.

ECE/TRANS/210

СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.
ПРЕДИСЛОВИЕ	iii
СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ	iv
РЕЗЮМЕ	v
I. ВВЕДЕНИЕ	1
II. ПОЛИТИЧЕСКИЙ КОНТЕКСТ.....	3
III. ОБЗОР ПУБЛИКАЦИЙ	9
IV. ПИРЕЙСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ЕЭК ООН И АНКЕТНОЕ ОБСЛЕДОВАНИЕ	13
V. КОНТЕЙНЕРНЫЕ И ПАРОМНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ В ГРУЗОВОМ СООБЩЕНИИ В РЕГИОНЕ ЕЭК ООН	17
VI. КЛЮЧЕВЫЕ ПРОБЛЕМЫ И ЗАДАЧИ	29
VII. ПЕРЕДОВАЯ ПРАКТИКА В ОБЛАСТИ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ И УСТОЙЧИВОСТИ ПЕРЕВОЗОК НА ТРАНСПОРТНЫХ СВЯЗКАХ МЕЖДУ ПОРТАМИ И ВНУТРЕННИМИ РЕГИОНАМИ	39
VIII. ОБСУЖДЕНИЕ: КАКИЕ ШАГИ НЕОБХОДИМО ПРЕДПРИНЯТЬ В БУДУЩЕМ?	55
IX. ВЫВОДЫ	59
БИБЛИОГРАФИЯ	69
 ПРИЛОЖЕНИЯ	
I. ВОПРОСНИК ЕЭК ООН	75
II. СТАТИСТИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ	85
III. СПИСОК УЧАСТНИКОВ	91

СПИСОК ТАБЛИЦ

- Таблица 1.1: Связь между целями исследования и структурой доклада
- Таблица 4.1: Ответы на анкетное обследование ЕЭК ООН
- Таблица 5.1: Рост мировой экономики, 1991-2008 годы
- Таблица 5.2: Расчетный контейнерооборот на основных торговых маршрутах
- Таблица 5.3: Долгосрочные тенденции в области морских перевозок с помощью ячеистых контейнеровозов
- Таблица 5.4: Основные десять контейнерных линий в разбивке по провозной способности ячеистых контейнеровозов
- Таблица 5.5: Двадцать основных контейнерных портов ЕС, 2000-2006 годы
- Таблица 5.6: Контейнерооборот отдельных портов в странах, не являющихся членами ЕС, в регионе ЕЭК, ООН, 2006 год
- Таблица 5.7: Перевозки в разбивке по видам транспорта в крупнейших североευропейских контейнерных портах
- Таблица 5.8: Степень удовлетворения нынешних потребностей в обслуживании контейнерных потоков через порты различными видами транспорта
- Таблица 5.9: Ролкерные перевозки через основные 20 портов ЕС, 2006 год
- Таблица 5.10: Прогноз Великобритании в области контейнерных и ролкерных перевозок, 2004-2030 годы
- Таблица 5.11: Возможные масштабы изменения эффективности работы различных видов транспорта в течение следующих 10 лет по обслуживанию контейнерооборота портов
- Таблица 6.1: Данные, которые собираются в настоящее время в ЕС
- Таблица 7.1: Либерализация европейского рынка грузовых перевозок в железнодорожном сообщении и тенденции в области грузовых перевозок железнодорожным транспортом
- Таблица 7.2: Средний коэффициент использования провозного потенциала в ТЕУ в расчете на железнодорожный состав, порт и железнодорожного перевозчика

СПИСОК РИСУНКОВ

- Рис. 5.1: Ежегодное изменение объема товарооборота и ВВП в мире, 2000-2007 годы
- Рис. 5.2: Совокупный провозной потенциал в ТЕУ крупных контейнеровозов
- Рис. 5.3: Распределение ролкерных перевозок в разбивке по странам ЕС (плюс Хорватия и Норвегия), 2006 год
- Рис. 6.1: Расчетные средние значения выбросов CO₂ различными видами транспорта, осуществляющими грузовые перевозки
- Рис. 6.2: Стратегия Евростата в области интермодальной транспортной статистики
- Рис. 7.1: Альтернативный маршрут для производственно-сбытовой цепочки между Австрией и Азией через Дунай и порт Констанца
- Рис. 7.2: Стратегические национальные коридоры грузовых перевозок Англии
- Рис. 7.3: Грузопотоки через порт Дуйсбург в пересчете на 1 000 ТЕУ, 2005 год
- Рис. 7.4: Коридор Роттердам - Генуя

ПРЕДИСЛОВИЕ

Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) выполняет работу, связанную с созданием единых транспортных сетей в пределах общеевропейского региона с момента ее создания в 1947 году. Ее деятельность в этой области, в том числе разработка крупнейших международных соглашений в области инфраструктуры, в которых определяются основные общеевропейские маршруты внутреннего транспорта, снискала ей международное признание. Целый ряд таких маршрутов обеспечивает стратегическую связь между внутренними регионами и морскими портами. Такие связи имеют исключительно важное значение для стран ЕЭК ООН и их экономического развития.

Настоящая публикация под названием "Связи между морскими портами и внутренними регионами" подготовлена во исполнение мандата группы экспертов Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта, которая была создана с согласия Комитета по внутреннему транспорту и Исполнительного комитета ЕЭК ООН весной 2008 года. Осенью этого же года группа экспертов организовала Конференцию ЕЭК ООН высокого уровня по связям между морскими портами и внутренними регионами, которая состоялась по приглашению правительства Греции в Пирее. Эта группа также разработала и провела анкетное обследование внутренних связей, в котором приняли участие органы более 30 морских портов из 15 стран региона ЕЭК ООН.

В изложенном ниже докладе описываются тенденции в области контейнерных и паромных перевозок в регионе ЕЭК ООН и анализируются меры, принимаемые на политическом уровне в порядке устранения проблем, связанных с перегруженностью дорог, и других проблем. В нем также разработан на основе выводов Конференции, состоявшейся в Пирее, и ответов на анкетное обследование целый ряд рекомендаций для ЕЭК ООН и ее государств-членов. В настоящем докладе находит отражение прекрасное качество работы членов группы экспертов по связям между морскими портами и внутренними регионами, которой помогал секретариат ЕЭК ООН и консультант ЕЭК ООН д-р Алан Вудберн, сотрудник Вестминстерского университета. Рабочая группа ЕЭК ООН по тенденциям и экономике транспорта приняла этот доклад на своей двадцать второй сессии (8-9 сентября 2009 года).

В заключение хотелось бы отметить, что нижеследующий доклад ЕЭК ООН является вкладом в нашу работу по поиску справедливых и устойчивых путей развития посредством выявления передовой практики в деле обеспечения эффективных и экологически безопасных видов грузовых перевозок на внутриконтинентальных транспортных связях, рассмотрения способов решения конкретных проблем, с которыми сталкиваются страны с развивающейся рыночной экономикой, не имеющие выхода к морю, и разработки рекомендаций в плане улучшения связей между морскими портами и внутренними регионами, которые они обслуживают. Я хотел бы призвать все государства - члены ЕЭК ООН и соответствующие организации предпринять необходимые шаги по постепенному выполнению рекомендаций, содержащихся в настоящем докладе.

Женева, декабрь 2009 года

Ян Кубиш
Исполнительный секретарь
Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

АПД	Алматинская программа действий
бр.-рег.т	брутто-регистрационная тонна
ВВТ	Внутренний водный транспорт
ВЕКЦА	Восточная Европа, Кавказ и Центральная Азия
ВТамО	Всемирная таможенная организация
ВТО	Всемирная торговая организация
ГД ТРЭН	Генеральный директорат по транспорту и энергетике
ЕАТС	Евро-азиатские транспортные связи
ЕОМП	Европейская организация морских портов
ЕРА	Управление по охране окружающей среды
ЕС	Европейский союз
ЕСА	Район контроля выбросов
ЭК ООН	Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций
ИМО	Международная морская организация
ЛПЭ	Логистический показатель эффективности
НСУ	Национальные статистические управления
ОБСЕ	Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе
ОЭСР/МТФ	Организация экономического сотрудничества и развития (ОЭСР)/Международный транспортный форум (МТФ)
СЛКП	Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах
СМА	Европейское соглашение о международных автомагистралях
СМЖЛ	Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях
СНГ	Содружество Независимых Государств
СПЕКА	Специальная программа ООН для стран Центральной Азии
СТС	Саморегулирующиеся транспортные системы
ТЕА	Трансъевропейская магистраль "Север-Юг"
ТЕЖ	Трансъевропейская железнодорожная магистраль
ТЕС-Т	Трансъевропейская транспортная сеть
ТЕУ	Единица пересчета на двадцатифутовый эквивалент
ТИНА	Оценка потребностей в транспортной инфраструктуре
ЦРДТ	Цели развития, сформулированные в Декларации тысячелетия
ЭСКАТО	Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана
ЮВЕ	Юго-Восточная Европа
ЮНКТАД	Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию

РЕЗЮМЕ

1. В последние десятилетия наблюдается быстрый рост перевозок через порты, что обусловлено либерализацией международной торговли и географическим распределением производственных предприятий. Как явствует из настоящего доклада, транспортные связи между портами и внутренними регионами подвергаются существенной нагрузке, что вызывает соответствующие экономические, экологические и социальные проблемы. В частности, низкий уровень эффективности внутриконтинентальных транспортных связей привел к увеличению расходов по обслуживанию производственно-сбытовых цепочек и рыночным перекосам и обусловил более существенное воздействие на окружающую среду.

2. В настоящем докладе рассматриваются способы, с помощью которых морские порты и их транспортные связи с внутренними регионами могли бы способствовать повышению эффективности производственно-сбытовых цепочек за счет устранения узких мест и повышения эффективности и устойчивости связи между внутренними регионами и портами в регионе ЕЭК ООН. В порядке решения этой задачи ставятся следующие цели:

- a) определить ключевые вопросы путем анализа существующих публикаций, посвященных эффективности работы морских портов и их связей с внутренними регионами;
- b) оценить основные тенденции на рынке контейнерных и паромных перевозок в регионе ЕЭК ООН, включая транспортные потоки между портами и внутренними регионами;
- c) определить соответствующие виды передовой практики в деле обеспечения эффективной и устойчивой перевозки грузов в направлении внутренних регионов и из них;
- d) рассмотреть способы, с помощью которых можно было бы решить конкретные проблемы, стоящие перед странами с формирующейся рыночной экономикой, которые не имеют выхода к морю;
- e) рекомендовать способы улучшения транспортных связей между морскими портами и обслуживаемыми ими внутренними регионами.

3. Это исследование проводилось с использованием целого ряда количественных и качественных методов с подкреплением аналитической работы, насколько это было возможно, соответствующими фактическими данными. В процессе проведения этого исследования использовался целый ряд информационных источников, включая опубликованные статистические данные, научные публикации и промышленные отчеты. Кроме того, авторы исследования в значительной мере использовали материал, представленный на Конференции ЕЭК ООН по связям между морскими портами и внутренними регионами, которая состоялась в Пирее (Греция) в сентябре 2008 года, и первоначальное анкетное обследование среди портовых властей, проведенное ЕЭК ООН.

4. Современная государственная политика ориентирована на обеспечение устойчивой мобильности, хотя усилия по содействию экономическому росту и повышению уровня доступности, с одной стороны, и решению поставленной задачи по снижению уровня потребления ископаемых видов топлива и связанных с этим выбросов парниковых газов, с другой стороны, все еще противоречат друг другу. Европейский союз, который является одним из ключевых субъектов деятельности в рамках ЕЭК ООН, призывает согласовать государственную политику с концепцией взаимодействия различных видов транспорта, определяемой в качестве оптимального и устойчивого использования и комбинации различных видов транспорта в сочетании с мерами, направленными на полную интернализацию издержек, связанных с их работой. В настоящее время на глобальном

уровне продолжает обсуждаться проблема изменения климата, цель которой - разработать соглашение, которое заменило бы Киотский протокол. Эта проблема в существенной мере усугубляется международными потоками перевозок, осуществляемыми морским и внутренними видами транспорта, поэтому важную роль в снижении воздействия транспортной работы на окружающую среду могут играть меры по улучшению параметров транспортных потоков в направлении внутренних регионов и из них.

5. У портовых властей есть все основания для того, чтобы обратить внимание, по явным коммерческим соображениям, на их связи с внутренними регионами. В настоящее время внутренние регионы в редких случаях обслуживаются каким-либо одним портом. Напротив, их обслуживание вместо этого оспаривается двумя или несколькими портами, которые ведут конкурентную борьбу в целях их обслуживания. Это приводит к размыванию четких границ внутренних регионов и к возникновению такого явления, как накладки в обслуживании таких регионов различными портами. С учетом того факта, что руководители логистических цепочек в настоящее время, судя по всему, в значительно большей степени учитывают соответствующие параметры всего транспортного маршрута, а не его отдельных участков и что связи с внутренними регионами становятся самым слабым звеном в этой цепочке, существует явная опасность того, что порты, если обслуживаемые ими транспортные связи будут неэффективными или дорогостоящими, потеряют часть перевозок.

6. В качестве части этого исследования ЕЭК ООН разработала соответствующий вопросник и направила его портовым властям, экспедиторам, организациям, ответственным за инфраструктуру, операторам терминалов и министрам транспорта государств - членов ЕЭК ООН. Всего было получено 33 заполненных вопросника. Несмотря на сомнения по поводу репрезентативности выборки портов в регионе ЕЭК ООН, в исследование все же было включено девять из 20 основных контейнерных портов ЕС и три из 10 основных паромных портов ЕС с горизонтальной перегрузкой; кроме того, ответы на вопросник прислали два из 20 основных контейнерных портов стран в регионе ЕЭК ООН, которые не являются членами ЕС.

7. Глобальное экономическое развитие и рост международной торговли тесно связаны между собой. В период с 1991 по 2008 год ежегодные темпы экономического роста на глобальном уровне составляли более 3%. В общем и целом темпы экономического роста в Юго-Восточной Европе и СНГ оказались гораздо выше среднемировых показателей, в то время как в ЕС и Соединенных Штатах Америки эти показатели роста были несколько ниже. Нынешний экономический кризис, который возник в прошлом году, привел к тому, что эта тенденция экономического роста была обращена вспять, что привело в свою очередь к аналогичному воздействию на объем международной торговли и как следствие на транспортные потоки между портами и внутренними регионами. Судя по всему, это особенно отрицательно сказалось на перевозках в контейнерном сообщении. Долгосрочные последствия этого кризиса пока еще не ясны, что чрезвычайно затрудняет разработку реалистичных прогнозов, касающихся будущих объемов торговли и транспортных потоков между портами и внутренними регионами.

8. Настоящее исследование позволило выявить трудности, связанные с анализом транспортных потоков на связках между портами и внутренними регионами в отрыве от работы других видов транспорта, с учетом использования общих объектов инфраструктуры и применения общих правил. С целью обеспечить наиболее эффективное использование транспортной инфраструктуры и надлежащим образом ориентировать инвестиционную работу важно учитывать все виды спроса на транспортные услуги, особенно в пределах стратегических транспортных сетей, которые связывают порты с обслуживаемыми ими внутренними регионами.

9. В настоящее время нет какого-либо одного согласованного стандартного метода измерения эффективности работы транспортных связей с внутренними регионами, а имеющиеся данные и вопросы сопоставимости затрудняют сопоставление на международном уровне. Эта нехватка сопоставимых и высококачественных данных затрудняет более глубокое понимание воздействия

различных факторов на показатели транспортной работы на внутриконтинентальных связках и оценку программных приоритетов на основе фактических данных в целях принятия соответствующих мер. В ходе данного исследования были выявлены примеры передовой практики в вопросах сбора данных, которые конкретно относятся к интермодальным перевозкам, однако в данный момент необходимо разработать более полный и комплексный метод оценки, который позволил бы реально оценить роль транспорта в работе производственно-сбытовых цепочек и его вклад в повышение конкурентоспособности стран.

10. Оценивая транспортное сообщение между портами и внутренними регионами, исключительно важно учитывать в этой связи не только наличие физической инфраструктуры. Весьма важными в этом плане являются и параметры инфраструктуры, такие как скорость, пропускная способность и качество, равно как и более широкие меры по повышению показателей эффективности транспортной работы, которые так или иначе влияют на принятие решений, связанных с работой производственно-сбытовых цепочек, таких как неустойчивость времени транзита и риск, связанный с транзитными операциями. Все более важное значение приобретают и меры, связанные с экологической эффективностью. В настоящее время существует необходимость разработки комплексного метода оценки, который позволил бы должным образом оценить роль транспорта в работе производственно-сбытовых цепочек и его вклад в повышение конкурентоспособности стран.

11. Одним из важнейших факторов, влияющих на параметры внутриконтинентальных транспортных потоков, которые проходят с пересечением международных границ в сторону портов или из них, является эффективность работы пограничных переходов. Помехи на пограничных переходах оказывают несоразмерное воздействие на страны, не имеющие выхода к морю, поскольку у них нет прямого доступа к какому-либо одному или нескольким морским портам – для этого им необходимо пересечь ту или иную сухопутную границу, в то время как прибрежные страны имеют возможность развивать систему непосредственных услуг по перевозке морским транспортом.

12. В докладе приведены примеры передовой практики в области повышения эффективности и устойчивости грузовых перевозок в сторону внутренних регионов и из них. Эти примеры передовой практики можно было бы использовать для разработки необходимого пакета мер, подлежащих принятию в соответствующих случаях в различных ситуациях и местах. Эти примеры сгруппированы по шести темам:

- a) инициативы в целях удовлетворения потребностей торговли в условиях снижения расстояния перевозки до минимума;
- b) инициативы по созданию и использованию внутриконтинентальной транспортной инфраструктуры;
- c) инициативы в целях обеспечения эффективного и устойчивого использования различных видов транспорта;
- d) инициативы, связанные с трансграничными перевозками и созданием партнерств;
- e) инициативы по сокращению задержек на пограничных переходах, не связанных с транспортом;
- f) наличие данных.

13. "Передовая практика" обнаруживает существенный потенциал в деле повышения эффективности и устойчивости перевозок между портами и внутренними регионами за счет более масштабной репликации успешных инициатив, которые уже нашли применение в некоторых районах. В частности, эти инициативы свидетельствуют о важности согласованного подхода,

который зачастую предполагает необходимость сотрудничества между различными видами транспорта и трансграничного сотрудничества в целях устранения традиционных барьеров, которые снижают эффективность транспорта на внутренних транспортных связках.

14. На основе анализа, проведенного в порядке решения задач, поставленных перед исследованием, был разработан целый ряд рекомендаций, которые включены в доклад для их рассмотрения в будущем:

- a) обеспечить включение транспортных связей между морскими портами и внутренними регионами в стратегические планы развития транспорта на национальном и международном уровнях;
- b) ЕЭК ООН следует и впредь участвовать в работе целевых групп Евростата по интермодальным перевозкам в целях разработки соответствующих мер и методологических подходов в области интермодальной статистики, которые должны быть приняты как странами - членами ЕС, так и странами, не являющимися членами ЕС;
- c) на основе вопросника ЕЭК ООН по связям между морскими портами и внутренними регионами Рабочей группе по статистике транспорта (WP.6) следует собирать и обрабатывать согласованные статистические данные о ежегодных транспортных потоках в контейнерном сообщении между портами и внутренними регионами и о ролкерных перевозках (включая перевозки пассажиров с колесной перегрузкой) в паромном сообщении в странах - членах ЕЭК ООН, которые можно было бы использовать для обоснования процесса разработки политики в области транспорта на внутриконтинентальных связках;
- d) ЕЭК ООН следует приступить к разработке новой методики оценки, позволяющей выявлять узкие места и слабые стороны/сбои в работе транспортных систем и контрольных параметров эффективности систем транспорта и логистики в сравнении с аналогичными показателями стран, относящихся к одной и той же категории;
- e) содействовать улучшению координации работы по увеличению провозной способности контейнеровозов с аналогичной работой по увеличению пропускной способности инфраструктуры морских портов и их транспортных связей с внутренними регионами;
- f) продолжать работу по поощрению внедрения передовой практики на пограничных переходах; это позволит повысить эффективность внутренних транспортных связей в целом, но в особенности в странах, не имеющих выхода к морю, которые не являются членами ЕС;
- g) соответствующим странам - членам ЕЭК ООН следует поддерживать и укреплять проекты ЕЭК ООН ТЕА и ТЕЖ и проект ЕЭК ООН - ЭСКАТО ООН по созданию евро-азиатских транспортных связей;
- h) рекомендовать ЕС сохранить четкий акцент в работе на модернизации транспортной инфраструктуры и улучшении транспортных операций с сопредельными государствами - членами ЕЭК ООН, в особенности со странами - кандидатами на вступление в члены ЕС;
- i) ЕЭК ООН следует вместе с другими участниками изучить вопрос, касающийся наиболее подходящей формы международного учреждения, которое занималось бы развитием стратегических транспортных связей с внутриконтинентальными регионами, и определить наиболее подходящий форум, в рамках которого можно было бы и впредь разрабатывать политику в области транспортных связей между морскими портами и внутренними регионами.

15. Кроме того, был определен ряд других вопросов, подлежащих дальнейшему изучению:

- a) изучить системы, которые позволили бы поощрять руководство портов к сведению до минимума негативного воздействия транспортных потоков между портами и внутренними регионами посредством использования сети сборно-распределительных и фидерных портов, улучшения взаимодействия различных видов транспорта и переноса акцента в работе на железнодорожный и водный транспорт, а также повышения эффективности использования и работы каждого вида транспорта на внутриконтинентальных транспортных связях;
- b) оценить относительные преимущества дальнейшего развития сборно-распределительных портов или какой-либо иной альтернативной региональной концепции, наряду с целесообразностью развития иерархической сети, которая строилась бы на основе морского транспорта, с более короткими внутриконтинентальными маршрутами;
- c) определить области, в которых может оказаться необходимым внести изменения в действующие международные конвенции и соглашения ООН, находящиеся в ведении ЕЭК ООН, и разработать соответствующие предложения.

16. С учетом фактов, свидетельствующих о том, что транспортные связи между морскими портами и внутренними регионами являются самым слабым звеном в глобальной системе производственно-сбытовых цепочек, и явной необходимости осуществления дополнительной работы в этой области правительства ЕЭК ООН могут изучить возможность продления мандата Группы экспертов еще на два года в зависимости от наличия финансовых средств, на период с марта 2010 года по февраль 2012 года.

I. ВВЕДЕНИЕ

A. Сфера охвата доклада

1. Последние несколько десятилетий характеризуются быстрым ростом объемов перевозок через порты в результате либерализации международной торговли и географического распределения производственных предприятий (ОЕСД/ИТФ, 2009). Как явствует из этого доклада, транспортные связи между портами и внутренними регионами подверглись существенной нагрузке, что обусловило соответствующие экономические, экологические и социальные проблемы. В частности, неэффективные транспортные связи с внутренними регионами привели к повышению расходов и неэффективности производственно-сбытовых цепочек и увеличению воздействия на окружающую среду. Цель настоящего доклада - рассмотреть способы, с помощью которых порты и обслуживаемые ими транспортные связи с внутренними регионами могли бы повысить эффективность производственно-сбытовых цепочек как на уровне конкретных транспортных связей между портами и внутренними регионами, так и между портами и внутриконтинентальными районами в пределах всего региона ЕЭК ООН в целом. Этот доклад охватывает весь регион ЕЭК ООН, хотя основной упор в нем сделан на Европу и Центральную Азию; в соответствующих случаях включен и опыт Северной Америки, особенно в том случае, когда речь идет о выявлении примеров передовой практики, которые можно было бы перенести на другие страны ЕЭК ООН. Детальные функции и задачи, изложенные в круге ведения по подготовке настоящего доклада, изложены ниже:

- a) описать и проанализировать имеющуюся информацию о тенденциях и прогнозах в области грузового транспорта в контейнерном и паромном сообщении в регионе ЕЭК ООН;
- b) описать и проанализировать программные меры в ответ на заторы в движении и другие проблемы, возникающие на транспортных связках, соединяющих внутренние регионы и морские порты, и в то же время обменяться и воспользоваться примерами передовой практики, выводами конференции ЕЭК ООН (Пирей, 17-18 сентября 2008 года) и другими соответствующими материалами и имеющимися исследованиями, в том числе на проблемы, с которыми сталкиваются страны - члены ЕЭК ООН с формирующейся рыночной экономикой, которые не имеют выхода к морю, в плане эффективности работы морских портов и их связей с внутренними видами транспорта.

B. Задачи и цели исследования

2. Данное исследование имеет целью проанализировать эффективность и узкие места на транспортных связках, соединяющих морские порты с внутренними регионами. В порядке решения этой задачи ставятся следующие цели:

- a) определить ключевые вопросы путем анализа существующих публикаций, посвященных эффективности работы морских портов и их связях с внутренними регионами;
- b) оценить основные тенденции на рынке контейнерных и паромных перевозок в регионе ЕЭК ООН, включая транспортные потоки между портами и внутренними регионами;
- c) определить соответствующие виды передовой практики в деле обеспечения эффективной и устойчивой перевозки грузов в направлении внутренних регионов и из них;
- d) рассмотреть способы, с помощью которых можно было бы решить конкретные проблемы, стоящие перед странами с формирующейся рыночной экономикой, которые не имеют выхода к морю;
- e) рекомендовать способы улучшения транспортных связей между морскими портами и обслуживаемыми ими внутренними регионами.

С. Методология

3. Это исследование проводилось с использованием целого ряда количественных и качественных методов с подкреплением аналитической работы, насколько это было возможно, соответствующими фактическими данными. В процессе проведения этого исследования использовался целый ряд информационных источников, включая опубликованные статистические данные, научные публикации и промышленные отчеты. Кроме того, авторы исследования в значительной мере использовали материал, представленный на Конференции ЕЭК ООН по связям между морскими портами и внутренними регионами, которая состоялась в Пирее (Греция) в сентябре 2008 года, и первоначальное анкетное обследование среди портовых властей, проведенное ЕЭК ООН.

Д. Структура доклада

4. В первую очередь в докладе (главы II и III) излагаются условия, необходимые для обобщения наиболее важных моментов, отраженных в опубликованной литературе, и последующего краткого изложения политических предпосылок, которые влияют на международные торговые потоки. В главе IV излагаются соответствующие элементы сбора исходной информации для подготовки настоящего проекта, а именно - резюме ключевых выводов Пирейской конференции ЕЭК ООН и результаты осуществления анкетного обследования среди портовых властей. В главе V описываются ключевые тенденции и прогнозы в области контейнерных и паромных перевозок в регионе ЕЭК ООН. В главе VI детально анализируются ключевые вопросы и проблемы, возникающие на транспортных связках между морскими портами и внутренними регионами, с особым упором на внутриконтинентальные страны Центральной Азии с формирующейся рыночной экономикой. В главе VII приводятся примеры "передовой практики" применительно к транспортным потокам между портами и внутренними регионами. В главе VIII кратко излагаются выводы исследования, и, в заключение, в главе IX содержится целый ряд рекомендаций, направленных на повышение эффективности и устойчивости транспортных связей между морскими портами и внутренними регионами.

Таблица 1.1
Связь между целями исследования и структурой доклада

Цели исследования	Раздел доклада							
	2	3	4	5	6	7	8	9
Определить ключевые вопросы путем анализа существующих публикаций, посвященных эффективности работы морских портов и их связей с внутренними регионами	●	●		○	○		●	
Оценить основные тенденции на рынке контейнерных и паромных перевозок в регионе ЕЭК ООН, включая транспортные потоки между портами и внутренними регионами			○	●	○		●	
Определить соответствующие виды передовой практики в деле обеспечения эффективной и устойчивой перевозки грузов в направлении внутренних регионов и из них			○		○	●	●	
Рассмотреть способы, с помощью которых можно было решить конкретные проблемы, стоящие перед странами с формирующейся рыночной экономикой, которые не имеют выхода к морю					●	○	●	
Рекомендовать способы улучшения транспортных связей между морскими портами и обслуживаемыми ими внутренними регионами								●

Объяснение: ● – сильная связь; ○ – более слабая связь.

II. ПОЛИТИЧЕСКИЙ КОНТЕКСТ

A. Введение

5. В данной главе описываются существующие политические условия, которые оказывают влияние на работу портов и обслуживаемые ими транспортные связи. С учетом роли ЕС, которую он играет в значительной части региона ЕЭК ООН, и ведущей роли, которую он взял на себя в плане разработки транспортной политики, многие разделы этой главы посвящены именно эволюции политики ЕС, которая имеет прямое отношение к транспортным связям между портами и внутренними регионами. Здесь в первую очередь описываются более широкие принципы транспортной политики, после чего идет описание конкретных инициатив, которые имеют особое отношение к транспортным связям с внутренними регионами. Далее содержится краткий обзор соответствующих мероприятий ЕЭК ООН. В конце главы содержится обзор программных мер по обеспечению устойчивости, которые могут оказать влияние на работу производственно-сбытовых цепочек в будущем.

6. Под принятым определением "внутреннего региона", обслуживаемого данным портом, подразумевается внутриконтинентальный район по отношению к порту, в который направляются импортные грузы и из которого идут собранные там экспортные грузы. По целому ряду причин, из которых не самой маловажной являются ограниченные масштабы и качество внутренних транспортных сетей и ограничения на трансграничные перевозки, каждый порт традиционно обслуживает, как правило, относительно четко определенный самостоятельный внутренний регион. Во второй половине XX века вследствие развития инфраструктуры, политики и технологии эта ситуация значительно изменилась: в работе Куадрато и др. (Cuadrado et al., 2004, p. 322) подчеркивается, что "сейчас уже нельзя говорить о привязке перевозок к какому-либо одному порту, а скорее об изменчивости перевозок, которые могут осуществляться в привязке к различным портам". В настоящем докладе принята именно эта концепция, в соответствии с которой внутренние регионы, обслуживаемые данными портами, как правило, четко не ограничены и в какой-то мере накладываются друг на друга, что является причиной существенного разброса их характеристик как в краткосрочном, так и в долгосрочном плане. В общем и целом, определяющими факторами здесь является наличие услуг внутреннего транспорта и их стоимость, однако следует иметь в виду и другие факторы, такие как продолжительность перевозки и качество услуг (например, непостоянство продолжительности транзита, риск и ущерб в процессе транзитных операций, обеспечение услуг, содержащих компонент добавленной стоимости), которые все больше влияют на характер и масштабы внутренних регионов, обслуживаемых портами.

B. Транспортная политика Европейского союза

7. С начала 1990-х годов, когда ЕС впервые обратил внимание на разработку общеевропейской транспортной стратегии, политический контекст существенно изменился, что проявилось в повышении в последнее десятилетие роли политики, связанной с работой портов. В 1992 и 2001 годах были подготовлены "белые книги" по вопросам транспорта ЕС (European Commission, 2001), после чего не так давно был подготовлен пересмотренный вариант "Белой книги" 2001 года (European Commission, 2006a), в котором делается попытка оценить и направить транспортную политику ЕС в новое русло с целью отразить изменяющуюся ситуацию, которая главным образом обусловлена расширением членского состава ЕС начиная с 2004 года с 15 до 27 стран. Это расширение членского состава привело в свою очередь к расширению круга задач в области грузовых транспортных потоков, начиная с уделения более пристального внимания окружающей среде и заторам в движении в государствах-членах в западной части и заканчивая обычной озабоченностью по поводу создания соответствующей инфраструктуры и обеспечения доступности к ней многих из новых государств-членов. Вследствие этого и других изменений (например, дальнейшая

глобализация работы в области логистики, накопление данных, подтверждающих изменение климата, использование новых технологий) ЕС стал продвигать идею о том, что сейчас "нужен более широкий и более гибкий набор методов транспортной политики" (European Commission, 2006a, p. 6). В настоящее время акцент в политике в значительной степени смещен в сторону обеспечения устойчивой мобильности, хотя усилия по содействию экономическому росту и улучшению доступа в какой-то мере отрицательно сказываются на усилиях по снижению потребления ископаемых видов топлива и связанных с ним выбросов парниковых газов. В этом анализе говорится о необходимости согласования государственной политики с концепцией "взаимодействия различных видов транспорта", которая определяется в качестве оптимального и устойчивого использования и комбинации различных видов транспорта в сочетании с мерами по полной интернализации издержек, связанных с их работой.

С. Конкретные инициативы ЕС

8. Признавая наличие весьма разных подходов, применяемых в государствах - членах ЕС, в так называемой "зеленой книге" по морским портам и морской инфраструктуре (European Commission, 1997), внимание специалистов по разработке политики обращается на грузопотоки, проходящие через порты, в котором подчеркивается в первую очередь роль портов в рамках программы создания трансъвропейской транспортной сети (ТЕС-Т), финансовых ресурсов и режимов налогообложения, применяемых в портах, и организация системы портовых услуг. В то время признавалось, что порты являются важными перевалочными пунктами в системе интермодальной транспортной цепи и что, как следствие, увеличение объема грузовых перевозок морскими судами и концентрация деятельности в относительно ограниченном числе портов являлись как раз теми факторами, которые оказывают влияние на работу наземных видов транспорта. Не так давно ЕС подготовил два информационных документа, которые имеют отношение к этому исследованию: а Communication on an Integrated Maritime Policy for the EU ("Информация о комплексной морской политике ЕС") (European Commission, 2007a) и а Communication on a Ports Policy ("Информация о политике в отношении портов") (European Commission, 2007b). Сфера охвата первого документа была весьма широкой. В нем признавался наднациональный характер многих вопросов, связанных с условиями морских перевозок, и определялась взаимосвязь между торговлей, рыбным хозяйством, национальной безопасностью, воздействием на окружающую среду и т.д. Второй информационный документ был посвящен конкретно портовому хозяйству и высветил следующие ключевые проблемы:

- a) повышение спроса на международные перевозки;
- b) изменения в технологии, причем не в самую последнюю очередь развитие контейнерных перевозок и появление самых различных видов применения ИТ;
- c) обязательство по сокращению выбросов парниковых газов, снижению уровня загрязнения воздуха и разгрузке автомобильных дорог;
- d) привлечение к работе заинтересованных сторон в регионе данного порта и за его пределами.

9. Кроме того, с учетом характера многих портовых предприятий, которые зачастую получают государственные средства и во многих случаях являются также государственными или квазигосударственными органами, им необходимо соблюдать директиву 2006/111/ЕС. Это налагает определенные обязательства по обеспечению прозрачности финансовых отношений между государствами-членами и государственными предприятиями. Это также применимо и в случае других компонентов транспортной системы, когда государственный сектор может осуществлять некоторые функции управления или финансирования инфраструктуры или предоставления соответствующих услуг.

10. В общем и целом, политика в области морского и внутреннего транспорта традиционно разрабатывалась в какой-то мере в отрыве друг от друга, хотя в настоящее время есть признаки того, что эта ситуация улучшается. В качестве одного из примеров можно было бы привести разработку программы ТЕС-Т. Она была принята ЕС в 1996 году в целях устранения препятствий на пути реализации единого европейского рынка посредством создания современной и эффективной транспортной инфраструктуры стратегического назначения в пределах всего континента. Работа в этом направлении в целом продвигалась медленно, в результате чего ЕС пришлось пересмотреть эту инициативу и перенести акцент в работе в большей степени на реализацию транснациональных проектов. В 2004 году был определен пересмотренный вариант, насчитывающий 30 транснациональных коридоров (European Commission, 2005), которые в ряде случаев имеют самое прямое отношение к транспортным связям с портами, в то время как другие, судя по всему, могут оказать в этом плане более ограниченное воздействие. Эти проекты, которые были тесно связаны с портами и обслуживаемыми ими внутренними регионами, включают новую Бетувскую линию, соединяющую Роттердам с границей ФРГ, автотранспортную магистраль Соединенное Королевство/Ирландия/Бенилюкс, обеспечивающую сухопутную связь между паромными портами, железнодорожную магистраль Альхесирас в направлении Франции и магистральный водный путь Рейн/Маас - Майн - Дунай. Если говорить конкретно о портах, то в программу ТЕС-Т включено практически 300 портов, однако до настоящего времени степень приоритетности работ практически не определена. В целях развития морских перевозок на короткие расстояния в 2004 году была разработана и принята в качестве одного из компонентов программы ТЕС-Т инициатива под названием "морские автомагистрали", перед которой были поставлены следующие четыре основные цели (European Commission, 2006b):

- a) стимулировать повышение эффективности и экономичности грузового транспорта, который в меньшей степени загрязнял бы окружающую среду;
- b) разгрузить автомобильные дороги, входящие в состав европейской сети автомобильных дорог стратегического назначения;
- c) улучшить связь с периферийными районами, повысив тем самым сплоченность всей Европы;
- d) принять меры по повышению устойчивости экономического роста.

11. В дополнение к бюджету ТЕС-Т, эти проекты могут также финансироваться по линии интеграционных и структурных фондов. ЕС намерен ввести в действие сеть, предусмотренную проектами создания "морских автомагистралей" к 2010 году, хотя на сегодняшний день достигнутый прогресс в какой-то мере ограничен. В начале 2009 года было проведено консультативное совещание по вопросу о том, каким образом можно было бы в большей степени достичь экономических и природоохранных целей ЕС за счет реализации программы ТЕС-Т на основе "зеленой книги", посвященной анализу политики (European Commission, 2009), в котором взаимосвязь между видами транспорта для обслуживания таких транспортных потоков, как потоки из портов в сторону внутренних регионов и в обратном направлении, считаются одними из важнейших факторов. В этом анализе отмечалось, что создание условий для эффективной работы производственно-сбытовых цепочек предполагает необходимость создания соответствующей инфраструктуры, прежде всего интермодальных терминалов, соответствующего потенциала железнодорожных, морских и речных портов (включая наземный доступ к морским портам), зон стоянки коммерческих транспортных средств и средств СТС в целях интеграции соответствующих объектов инфраструктуры и в качестве средства отслеживания и контроля за перевозкой груза.

12. Параллельно ЕС также проводит работу по увеличению числа магистралей в направлении соседних стран, которые в своем большинстве являются членами ЕЭК ООН. В анализе политики

ТЕС-Т подчеркивалось, что экономический рост в Европе зависит от ее конкурентоспособности на глобальном уровне, что предполагает необходимость качественных транспортных связей со всеми ближайшими соседями ЕС, включая Африку. В дополнение к экономическим преимуществам, такие связи имеют жизненно важное значение и с точки зрения политики и безопасности.

13. В плане действий в области логистики грузового транспорта указывается, что "резкое увеличение товарооборота в контейнерном сообщении и линейного судоходства является причиной значительной перегрузки некоторых морских портов и транспортных связей между портами и внутренними регионами" (European Commission, 2007с, р. 2) и что исключительно важное значение с точки зрения эффективности работы производственно-сбытовых цепочек имеют показали работы терминалов, включая порты. Настоящий план также свидетельствует о необходимости устранения административных барьеров в секторе морских перевозок в ЕС в целях повышения привлекательности морских перевозок на короткие расстояния и продвигает концепцию "зеленых коридоров" для грузовых перевозок параллельно с программой ТЕС-Т и другими инициативами, например такими, как создание сети приоритетных перевозок железнодорожным транспортом в грузовом сообщении. В декабре 2008 года ЕС опубликовал дополнительное, более подробное предложение по созданию международных железнодорожных коридоров для перевозки грузов и принятия мер по введению в действие систем, обеспечивающих эксплуатационную совместимость (European Commission, 2008), признавая тем самым наличие типичных проблем, которые встречаются в том случае, когда железнодорожный транспорт используется для трансграничных перевозок, и предлагая целый ряд мер, направленных на поощрение более широкого использования железнодорожного транспорта для таких видов перевозок.

D. Соответствующая деятельность ЕЭК ООН

14. Во многих предыдущих исследованиях и существующих инициативах, которые оказывают воздействие на транспортные потоки между портами и внутренними регионами, и в данном докладе эти потоки, которые имеют особое значение, учитываются должным образом. В частности, прямое отношение к этому вопросу имеют следующие проекты ЕЭК ООН:

- a) Трансевропейская автомагистраль "Север-Юг" (ТЕА), имеющая целью повысить качество и эффективность транспортных операций в большей части Центральной и Восточной Европы;
- b) Трансевропейская железнодорожная магистраль (ТЕЖ), предназначенная для развития эффективных международных железнодорожных и комбинированных перевозок по территории Центральной и Восточной Европы;
- c) Специальная программа ООН для стран Центральной Азии (СПЕКА) - совместное мероприятие ЕЭК ООН - ЭСКАТО ООН, в которой принимает участие Рабочая группа по транспорту и упрощению процедур пересечения границ;
- d) проект евро-азиатских транспортных связей (ЕАТС) - еще одна совместная программа ЕЭК ООН - ЭСКАТО ООН, которая объединяет в себе целый ряд инициатив (включая ТЕА и ТЕЖ) с более широкими географическими последствиями для развития системы связей между Европой и Азией.

15. Проекты ЕЭК ООН во многих отношениях дополняют политику ЕС в области транспорта и торговли путем смещения акцента в работе в сторону Востока с ориентацией на государства Восточной и Юго-Восточной Европы и Центральной Азии, которые не являются членами ЕС. Важно также иметь в виду цели развития, сформулированные в Декларации тысячелетия (ЦРДТ), которые лежат в основе работы Организации Объединенных Наций по улучшению экономических, социальных и экологических условий в мире. Эти цели были разработаны вследствие принятия

"Повестки дня на XXI век" - программы устойчивого развития, принятой Организацией Объединенных Наций в 1992 году; эти цели изложены ниже:

- a) ЦРДТ 1: ликвидация крайней нищеты и голода;
- b) ЦРДТ 2: обеспечение всеобщего начального образования;
- c) ЦРДТ 3: поощрение равенства мужчин и женщин и расширение прав и возможностей женщин;
- d) ЦРДТ 4: сокращение детской смертности;
- e) ЦРДТ 5: улучшение охраны материнства;
- f) ЦРДТ 6: борьба с ВИЧ/СПИДом, малярией и другими заболеваниями;
- g) ЦРДТ 7: обеспечение экологической устойчивости;
- h) ЦРДТ 8: формирование глобального партнерства в целях развития.

16. Многие из этих целей в большей степени относятся к наименее развитым странам, однако последние две имеют особое значения для всего региона ЕЭК в целом; некоторые другие касаются в большей степени относительно менее экономически развитых стран ЕЭК ООН в регионе Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии (ВЕКЦА) и Юго-Восточной Европы (ЮВЕ). Кроме того, в одном из исследований ЕЭК ООН (UNEP, 2006) варианты развития транспортной инфраструктуры рассматриваются в качестве одного из факторов, позволяющих сократить масштабы нищеты (ЦРДТ 1). Указанные выше проекты транспортной инфраструктуры рассматриваются в качестве важных компонентов вышеуказанного плана по решению поставленных задач по линии соглашений о создании сетей инфраструктуры автомобильного, железнодорожного, внутреннего водного транспорта и комбинированных перевозок.

Е. Политика в поддержку устойчивости

17. За явным исключением Соединенных Штатов Америки, подавляющее большинство стран - членов ЕЭК ООН подписали и ратифицировали Киотский протокол, которым устанавливаются дифференцированные целевые задания по сокращению выбросов парниковых газов к 2008-2012 годам на основе исходных уровней 1990 года. Для ЕС в составе 15 членов это целевое задание по сокращению составляло 8%, однако большинство стран, судя по всему, с учетом последних тенденций вряд ли смогут достичь этой цели. Вместе с тем сейчас проблема изменения климата считается более серьезной и неотложной, нежели в то время, когда готовился Киотский протокол, в связи с чем сейчас разрабатываются более жесткие целевые задания. Например, ЕС, как ожидается, согласен на снижение выбросов углерода к 2020 году, как минимум, на 20% (на основе уровня выбросов 1990 года); этот показатель может быть увеличен до 30% в рамках более глобального соглашения. В настоящее время проводятся переговоры по документу, который заменит собой Киотский протокол; в 2007 году страны, входящие в Группу 8, согласились сократить выбросы углерода к 2050 году, как минимум, на 50%. Некоторые страны рассматривают возможность установления даже более жестких целей, например Соединенное Королевство, которое в настоящее время согласно сократить выбросы парниковых газов к 2050 году на 80%.

18. Транспорт вносит существенный вклад в выбросы парниковых газов, причем его доля в общем объеме выбросов увеличивается. Что касается Европейского союза, то выбросы углерода в результате грузовых перевозок быстро увеличиваются, притом что общий уровень расширения масштабов перевозок (особенно автомобильным транспортом) в значительной мере опережает работу по повышению эффективности. В случае Европейского союза в составе 27 членов (ЕС-27) общий объем выбросов парниковых газов в период с 1990 по 2004 год снизился на 8%, однако в

транспортном секторе (исключая международные авиаперевозки и морской транспорт) он увеличился на 26%; в 2005 году на транспортный сектор ЕС-27 приходилось 22% выбросов парниковых газов (ЕЕА, 2008). Если включить в эти расчеты морской транспорт, то эта доля будет еще выше. В этой связи совершенно очевидно, что транспорт - это тот сектор, на который необходимо обратить особое внимание для того, чтобы решить задачи, поставленные в области сокращения выбросов. Существенным фактором, усугубляющим эту проблему, являются международные перевозки в морском и фидерном сообщении, поэтому меры по улучшению параметров транспортных потоков в сторону внутренних регионов могут сыграть важную роль в снижении воздействия работы транспорта на окружающую среду.

Г. Краткое изложение нынешнего политического контекста

19. Европейская транспортная политика традиционно была сосредоточена на либерализации транспортного рынка и содействии конкуренции в качестве одного из средств обеспечения экономического роста и реализации концепции единого европейского рынка. Вместе с тем в последнее десятилетие все более важное значение стало придаваться вопросам устойчивости с переносом акцента в работе на вопросы, касающиеся распределения перевозок по видам транспорта и интернализации внешних издержек. Поэтому в настоящее время эта политика направлена на обеспечение сбалансированности между экономическим развитием/глобализацией и устойчивостью, что сопряжено с вероятностью ужесточения целевых показателей в части выбросов парниковых газов и установления конкретных предельных показателей для предприятий (крупных компаний), что может оказать определенное влияние на процесс принятия решений и стимулировать повышение устойчивости в рамках производственно-сбытовых цепочек.

III. ОБЗОР ПУБЛИКАЦИЙ

20. В настоящей главе делается попытка определить ключевые темы на основе ранее опубликованной литературы, посвященной транспортным связям между портами и внутренними регионами; в данной публикации нет возможности подробно изложить все вопросы, поднятые ранее, однако многие конкретные моменты найдут более подробное отражение в последующих разделах доклада, посвященных анализу. Сначала в данной публикации кратко рассматривается литература по общим вопросам, касающимся изменений в логистических системах морского транспорта. После этого следует краткий обзор основной литературы, в котором рассматривается важность транспортных связей между портами и внутренними регионами. Конкретные тенденции в секторе контейнерных (и паромных) перевозок анализируются не в данной главе, а в главе V.

A. Развитие систем морской логистики

21. Международная торговля способствует экономическому росту и повышению производительности труда, хотя количественно определить роль транспортной инфраструктуры и транспортных услуг в какой-то мере трудно (HM Treasury, 2006a), поскольку выделить конкретные виды воздействия транспорта относительно сложно. Создание глобальных систем логистики оказало существенное воздействие на работу портов (OECD/ITF, 2009) и, как следствие, на транспортные связи между портами и внутренними регионами. Показатель работы транспортной системы оказывает прямое воздействие на транспортные расходы и, как следствие, на расходы по логистическим операциям, что однозначно подтверждает тот факт, что транспортные расходы являются одним из барьеров на пути к увеличению объемов международной торговли (ЕСМТ, 2005; HM Treasury, 2006a). По данным публикации ЕКМТ (ЕСМТ, 2005), половина всей международной торговли в пересчете на весовые показатели производится между странами, находящимися на расстоянии не более 3 000 км, поскольку товарообмен на бо́льшие расстояния зачастую сдерживается высокими транспортными расходами.

22. В работе Кариу (Cariou, 2008) говорится, что в процессе развития рынка контейнерных перевозок с начала 1990-х годов стали выявляться три основные тенденции: горизонтальная интеграция, вертикальная интеграция и увеличение флота крупнотоннажных судов. В любом случае масштаб работы увеличивается и, как следствие, судоходные линии становятся все более и более важными звеньями в глобальной цепи логистики, приобретая тем самым дополнительный вес в процессе принятия решений. В то же время доминирующее положение портов в целом начинает стираться в силу увеличения конкуренции между портами и строительством новых или более крупных портов, что дает судоходным линиям более широкие возможности выбора (Pando et al., 2005). Как следствие, порты стали в большей степени учитывать коммерческие факторы, признавая необходимость налаживания эффективных операций не только в пределах территории портов, но и вдоль всей логистической цепочки. В условиях глобализации транспортных потоков перевозчики и заказчики начали обращать более пристальное внимание на показатели работы всей логистической системы (OECD/ITF, 2009). В работе Ван де Вурде и Ванельсландера (Van de Voorde and Vanelslander, 2009, p.5) указывается, что "конкурентоспособность того или иного порта или любого другого субъекта морских перевозок не зависит исключительно от его собственной инфраструктуры и организации; на нее оказывает влияние целый ряд других рыночных сил". Авторы подчеркивают, что в настоящее время выбор субъектов рынка все чаще и чаще производится с учетом их роли в успешно работающей международной системе морской логистики, а не на основе их собственных показателей работы.

23. Одним из ключевых вопросов, который еще не нашел должного решения в литературе, является та степень, в которой экономия за счет расширения и диверсификации производства может и дальше обеспечиваться за счет постоянного увеличения габаритов контейнеровозов и пропускной способности портов. Ван де Вурде и Ванельсландер (Van de Voorde and Vanelslander, 2009) полагают, что расходы, связанные с обработкой постоянно увеличивающихся объемов груза, перевозимого все более крупными судами, в сборно-распределительных портах может открыть благоприятные

возможности для создания системы более экономичных прямых услуг между более мелкими портами, где это оправдано объемом грузов. Транспортные сети со сборно-распределительными центрами находятся, как правило, в более благоприятном положении в том случае, когда плотность потока низка, поскольку грузы могут консолидироваться для их перевозки на дальние расстояния, однако они теряют свою привлекательность в том случае, когда плотность потоков увеличивается и достигает определенной критической массы, что открывает благоприятные возможности для оказания прямых услуг (OECD/ITF, 2009). Одним из способов, с помощью которых можно повысить экономию, является развитие системы перегрузки, в случае которой контейнеры перегружаются с морских судов дальнего плавания на фидерные суда (и наоборот) с целью изъять их из магистрального потока для дальнейшего распределения/сбора. По данным, содержащимся в работе Бзарда (Baird, 2007), в случае, как минимум, 20 из 100 крупнейших контейнерных портов большая часть контейнерных грузов обрабатывается по схеме "судно-причал-судно", а не по схеме их перевалки с судов на другие виды транспорта или с других видов транспорта на суда.

В. Транспортные связи между портами и внутренними регионами

24. Вопросы, касающиеся внутриконтинентальных транспортных связей в контексте конкуренции между портами, были всесторонне рассмотрены на совещании за круглым столом Совместного центра транспортных исследований ОЭСР/МТФ (OECD/ITF, 2009) и в справочной документации (например, de Langen, 2008; Notteboom, 2008; Zhang, 2008). В этих материалах утверждается, что "в случае большинства систем перевозок "от двери до двери" расходы на перевозки внутренним транспортом превышают расходы на морские перевозки и портовые операции, вместе взятые" (de Langen, 2008, p.10). Тот факт, что проблеме внутренних перевозок сейчас уделяется более пристальное внимание, подтверждает, что это именно так. По мнению Ноттебума (Notteboom, 2008), сухоходные линии осознают, что их клиентура придает качеству внутренних транспортных связей все большее и большее значение с учетом того, что они сказываются на общих показателях работы логистической цепочки "от двери до двери". Поскольку внутренние регионы, обслуживаемые портами, как правило, расширяются как с точки зрения конкретных портов, так и с точки зрения производственно-сбытовых цепочек, возрастает и важность учета транспортных связей между этими портами и внутренними регионами. Это находит подтверждение в работе Вигманса и др. (Wiegman et al., 2008), по мнению которых доступность и эффективность внутриконтинентальных транспортных связей является одним из ключевых критериев, применяемых сухоходными контейнерными линиями, осуществляющими перевозки морскими судами дальнего плавания, в тех случаях, когда принимается решение по поводу использования того или иного порта. В контексте импортных перевозок в США из Азии Личман (Leachman, 2008) подчеркивает, что в процессе выбора порта важным фактором являются расходы, связанные с перевозкой внутренним транспортом, которые зависят от качества имеющихся связей, подчеркивая при этом, что данная проблема отнюдь не ограничивается Европой. Эти точки зрения были поддержаны представителями целого ряда стран ЕЭК ООН в процессе проведения этого исследования. Сейчас многие согласны с тем, что качество транспортных связей между портами и внутренними регионами имеет исключительно важное значение. В системе этих транспортных связей обычно задействованы самые различные субъекты деятельности, что еще больше усложняет решение указанных проблем.

25. Более общие аргументы в пользу уделения более пристального внимания транспортным связям между портами и внутренними регионами по соображениям экономического развития и устойчивости в литературе встречаются неоднократно. Например, в транспортном исследовании Эддингтона (HM Treasury, 2006a) утверждается, что низкие показатели работы портов или внутренних транспортных сетей могут явиться причиной существенного сокращения объемов международного товарооборота и что даже в случае полной интернационализации экологических и социальных издержек пропускную способность этих портов и соответствующих сухопутных маршрутов необходимо будет увеличить. В этой связи представляется очевидным, что в том случае, если нынешняя модель перевозки с использованием сборно-распределительных центров будет развиваться по той же схеме, то нагрузка на транспортные связи между портами и внутренними

регионами увеличится, поскольку в этом случае придется перевозить большой объем грузов из внутренних регионов в основные порты и в обратном направлении. Это может создать более выгодные условия для железнодорожного и внутреннего водного транспорта, которые располагают более широкими возможностями по эффективной перевозке большого объема грузов, нежели автомобильный транспорт. Если произойдет подвижка в сторону развития системы более непосредственных услуг, то в этом случае придется создавать, как можно ожидать, иную систему сухопутных связей. Важным вопросом является и калькуляция экологических и социальных издержек, которые, в случае их полного учета, могут, как представляется, изменить нынешние в какой-то мере статичные показатели транспортных потоков на соединениях между портами и внутренними регионами в пользу альтернативных видов транспорта и, возможно, привести к радикальному изменению структуры логистической цепочки. На сегодняшний день координация мер на международном (или даже национальном) уровне по систематическому решению проблемы интернализации таких издержек практически не проводилась (OECD/ITF, 2009). Это может серьезно сказаться на роли различных видов транспорта.

26. Де Ланген (De Langen, 2008) полагает, что портовые власти должны играть свою роль в деле интеграции внутриконтинентальных транспортных связей в систему логистики, особенно в том случае, когда на них возложена функция продвижения государственной политики по снижению внешних издержек деятельности, связанной с логистикой. Хотя это обычно влечет за собой работу по модернизации на территории самого порта или на транспортных связках между портом и внутриконтинентальной сетью дорог, тем не менее у них могут быть и аргументы в пользу распространения своей деятельности на внутриконтинентальные транспортные связки, расположенные на более удаленном расстоянии от порта. Одной из важных целей явится в этом случае увеличение пропускной способности данного порта в условиях конкуренции со стороны других портов. В работе Гувернала и др. (Gouernal et al., 2005) утверждается, что наряду с эффективной работой порта одним из важных факторов в деле сохранения доминирующего положения сложившейся системы портового хозяйства в Северной Европе является эффективное функционирование внутриконтинентальных связей. Что касается средиземноморских портов, то для того, чтобы они могли получить большую долю рынка, даже за счет азиатских стран, где они, как предполагается, будут иметь некоторые преимущества с точки зрения расстояния и времени перевозки, сделать это будет труднее. Как следствие, средиземноморские порты пока еще в значительной мере обслуживают лишь внутриконтинентальные районы, которые гораздо более ограничены по сравнению с районами, обслуживаемыми крупными портами, расположенными в таких городах, как Роттердам, Антверпен и Гамбург.

27. Парола и Винстра (Parola and Veenstra, 2008 год) утверждают, что судоходные линии разрабатывают более успешные глобальные стратегии по сравнению с портами или операторами контейнерных терминалов, консолидируя свое доминирующее положение на рынке. Как указывалось ранее (Cariou, 2008), одновременно с этим развивалась хорошо сложившаяся в данный момент тенденция в сторону вертикальной консолидации в области морского судоходства и портового хозяйства. Некоторое время назад контейнерные судоходные линии взяли на вооружение или разработали соответствующие механизмы сотрудничества с операторами портовых терминалов; эта практика все шире и шире распространяется на перевозки внутренним железнодорожным и водным транспортом, обслуживающим порты, связанные с внутриконтинентальными регионами. Это особенно четко видно в основных сборно-распределительных портах, где судоходные линии распространили свои операции на рынок внутреннего транспорта, что, например, проявляется в использовании своих собственных железнодорожных систем перевозок и внутренних терминалов. Это приводит к более полной интеграции морских и сухопутных звеньев логистических цепочек, что обычно проявляется в большей степени консолидации грузов, перевозимых внутренними видами транспорта, и, как следствие, к увеличению доли железных дорог в общем объеме перевозок (Notteboom, 2008). Получила развитие и концепция "сухого порта" (см. например Roso et al.), позволяющая связать морские порты с помощью железнодорожного транспорта с внутренними контейнерными терминалами, что дает возможность контейнерным терминалам и/или судоходным

линиям расширить сферу своего влияния вдоль всей логистической цепочки в целях улучшения системы перевозок "от двери до двери" и добиться переключения части грузов с автомобильного транспорта на железнодорожный. Такие же возможности отмечает и Конингс (Konings, 2007) в случае использования внутреннего водного транспорта для перевозки грузов из Роттердама посредством развития системы операций вдоль "магистральной линии" во внутреннем регионе, обслуживаемым портом, в направлении основных внутренних терминалов.

28. Воздействие этих тенденций на будущие внутриконтинентальные потоки пока не известно, поскольку усиление доминирующего положения крупных судоходных линий может, судя по всему, привести к тому, что линейные перевозки в порядке реагирования на изменения в конкурентоспособности будут переключаться на другие порты, в то время как развитие долгосрочных отношений между судоходными линиями и операторами терминалов или транспортными предприятиями может, скорее всего, привести к тому, что вероятность переключения перевозок на другие порты снизится. Аналогичные вопросы поднимались и в случае консолидации грузов в ходе внутриконтинентальных перевозок, прежде всего на железнодорожном грузовом транспорте. Как указывается в работе Пилсбери и Минея (Pilsbury and Meaney, 2009), в настоящее время усиливается тенденция как к горизонтальным, так и вертикальным слияниям железнодорожных грузовых компаний, однако на данный момент пока не ясно, даст ли это конкурентоспособным и устойчивым логистическим цепочкам какие-либо преимущества или создаст для них помехи.

29. Всемирный банк (World bank, 2005) подчеркивает важность обсуждения концепции коридоров, особенно на международном уровне, в качестве средства улучшения физических параметров грузопотоков по сравнению с традиционным учетом параметров транспортной инфраструктуры и услуг на разобранной основе. В этом плане целесообразно проводить различие между тремя типами торговых коридоров: внутренние торговые коридоры; внешнеторговые коридоры; и транзитные торговые коридоры. В контексте транспортных потоков между портами и внутренними регионами важное значение имеют второй и третий типы. Внешнеторговые коридоры играют определенную роль в перевозке импортно-экспортных грузов для той или иной страны с использованием либо порта, либо международных сухопутных пограничных переходов. Транзитные торговые коридоры используются для перевозки грузов между другими странами, обычно через порт или сухопутный пограничный переход в одном конце и через сухопутный пограничный переход в другом. Хорошо функционирующие коридоры обоих типов имеют важное значение в том плане, что они позволяют осуществлять внешнеторговые операции и повышать эффективность и конкурентоспособность в результате экономического сотрудничества и региональной интеграции.

С. Резюме

30. В дополнение к задачам в области государственной политики, указанным в главе II, следует сказать, что портовые органы, как представляется, должны серьезно отнестись к эффективности работы на своих внутриконтинентальных связях. В настоящее время внутренние регионы в редких случаях обслуживаются одним портом. Напротив, их обслуживание оспаривается двумя или более портами, которые ведут конкурентную борьбу в целях их обслуживания. Это приводит к размыванию четких границ отдельных внутренних регионов и к возникновению такого явления, как накладки в обслуживании таких регионов различными портами. С учетом того факта, что руководители логистических цепочек в настоящее время, судя по всему, в значительно большей степени учитывают соответствующие параметры всего транспортного маршрута, а не его отдельных участков, и что связи с внутренними регионами становятся самым слабым звеном в этой цепочке, существует явная опасность того, что порты, если обслуживаемые ими транспортные связки будут не эффективными или дорогостоящими, потеряют часть перевозок. Что касается надлежащего баланса между вмешательством в рамках государственной политики и свободной рыночной конкуренцией на рынке перевозок между портами и внутренними регионами, то единого мнения, которое было бы отражено в публикациях, пока нет.

IV. ПИРЕЙСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ЕЭК ООН И АНКЕТНОЕ ОБСЛЕДОВАНИЕ

31. В настоящей главе излагаются сначала основные выводы, сделанные на Пирейской конференции ЕЭК ООН, а затем - справочная информация, касающаяся первоначального анкетного обследования, которое было проведено в целях реализации этого проекта.

A. Основные выводы Пирейской конференции ЕЭК ООН

32. Настоящий раздел имеет целью дать краткое описание выводов, сделанных по итогам двухдневной Конференции, состоявшейся в Пирее (Греция) в сентябре 2008 года. Со всеми материалами, представленными на Конференции, можно ознакомиться на вебсайте ЕЭК ООН (UNECE, 2008); конкретные вопросы рассматриваются в последующих разделах настоящего доклада. На Конференции был представлен целый ряд материалов, которые сгруппированы по следующим четырем основным темам:

- a) передовая практика работы морских портов: связь между морским и внутренним транспортом;
- b) транспортные связи между морскими портами и внутренними регионами: узкие места или сквозные связи с автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом;
- c) портовые операции и управление работой портов: ключевой фактор управления работой производственно-сбытовой цепочки;
- d) проблемы на пути развития морских портов в условиях глобализации (с учетом результатов совещания, которое состоялось до того, как начали появляться последствия глобального экономического спада).

33. Участники провели обстоятельное обсуждение вопросов, касающихся важности портов в рамках соответствующих производственно-сбытовых цепочек, которые приобретают все более и более глобальный характер, что находит отражение в резком увеличении объемов контейнерных и иных консолидированных грузовых отправок через основные порты ЕЭК ООН в последние годы. Значительная часть этого роста обусловлена быстрым развитием промышленного производства в Китае, что привело к беспрецедентному увеличению объемов перевалки грузов в основных китайских портах с начала 2000-х годов. По мнению участников, слабым звеном в международных производственно-сбытовых цепочках являются, как правило, транспортные связи с внутренними регионами, поскольку они в общем и целом носят разобщенный характер по той причине, что их обеспечение и использование находится в ведении самых разных субъектов деятельности из частного и государственного секторов. Это относится и к самой работе портов, транспортным связям и внутриконтинентальным коридорам, а также к внутренним терминалам, используемым для обработки международных транспортных потоков. Хотя пристальное внимание на Конференции уделялось обеспечению и пропускной способности инфраструктуры, тем не менее здесь важно признать потенциальное воздействие и других факторов, таких как повышение качества использования основных фондов, улучшение системы регулирования, использование новых технологий, сокращение бюрократической работы и повышение уровня эксплуатационной совместимости (прежде всего на международных пограничных переходах), расширение международного сотрудничества между соответствующими субъектами деятельности в рамках производственно-сбытовых цепочек и т.д. Вполне понятно, что правительства зачастую склонны подходить к налаживанию систем связи между портами и внутренними регионами по чисто национальным соображениям, тем не менее есть факты, свидетельствующие о том, что трансграничная политика ЕС начитает приносить плоды и в этой области. В качестве одной из конкретных проблем, стоящих перед внутриконтинентальными странами, у которых нет прямого доступа к их собственным портовым сооружениям, особенно у тех, которые расположены в Центральной Азии, где низкое качество международных транспортных

связей серьезно тормозит экономическое развитие, была отмечена именно важность хорошо работающих внутриконтинентальных транспортных соединений.

34. В дополнение к вопросам, имеющим отношение к эффективности внутриконтинентальных операций, была также подчеркнута и важность снижения воздействия международных грузовых перевозок на окружающую среду, а также роль международной торговли в стимулировании социально-экономического развития в соответствии с целями развития, сформулированными в Декларации тысячелетия. Если со стороны представителей "западных" частей региона ЕЭК более выраженный акцент делался на экологические и социальные проблемы, то со стороны представителей районов, расположенных в сторону востока, акцент в большей степени ставился на вопросах экономического развития. Некоторые выступающие прокомментировали сложившуюся тенденцию, в соответствии с которой государственные или частные организации в большей степени концентрируют свою работу на решении конкретных задач, например, связанных с конкретным видом транспорта, портом или транспортным коридором, вместо того чтобы использовать более целостный, системный подход, который предусматривал бы учет всех аспектов работы производственно-сбытовых цепочек в целом. Один из ключевых вопросов на будущее касается масштабов развития портов и воздействия на внутриконтинентальные транспортные потоки с точки зрения как эффективности, так и устойчивости. Конференция не позволила выявить четкое единое мнение по поводу того, следует ли и дальше стимулировать развитие сборно-распределительных портов, что зачастую связано с внутриконтинентальными перевозками на дальние расстояния, или в этом случае было бы более целесообразным поощрять концепцию "регионализации" деятельности портов с целью сократить участки перевозки наземными видами транспорта. Одним из жизнестойких вариантов могла бы явиться своего рода "иерархическая" сеть на основе морского судоходства, предполагающая более широкое использование фидерных судоходных перевозок между сборно-распределительными центрами и региональными портами. Эти вопросы будут рассмотрены в следующих частях настоящего доклада. Вместе с тем совершенно очевидно, что в настоящее время есть множество различных схем создания портового потенциала на различных стадиях развития и реализации, однако понимание степени, в которой это может сказаться в будущем на внутриконтинентальных транспортных потоках, на данный момент весьма ограничено.

Таблица 4.1
Ответы на анкетное обследование ЕЭК ООН

Страна	Число ответов	Включенные порты
Бельгия	1	Зебрюгген
Болгария	1	Бургас
Канада	1	Галифакс
Франция	1	Марсель
Германия	1	Бремен-Бремерхафен
Латвия	1	Рига (Балтийский контейнерный терминал)
Литва	1	Клайпеда
Нидерланды	1	Роттердам
Польша	3	Гданьск, Гдыня, Щецин-Свиноуйсте
Российская Федерация	1	Новороссийск
Испания	4	Альхесирас, Бильбао, Лас-Пальмас, Валенсия
Швейцария	1	Базель
Турция	13	Акдениз, Бандирма, Борусан, Деринче, Гемпорт, Хайдарпаша, Искендерун, Измир, Мардас, Марпорт, Мерсин, Самсун, Трабзон
Украина	1	Одесса
Соединенное Королевство	2	Дувр, Феликстоу
Итого	33	-

В. Анкетное обследование ЕЭК ООН

35. ЕЭК ООН разработала соответствующий вопросник, направленный портовым властям, экспедиторам, руководителям инфраструктуры, операторам терминалов и министерствам транспорта государств - членов ЕЭК ООН. Этот вопросник содержится в приложении I. В общей сложности было получено 33 заполненных вопросника, каждый из которых относился к ситуации, сложившейся в каком-либо конкретном порту или на терминале. Как явствует из таблицы 4.1, ответы представили 15 стран, хотя многие из них включили в обследование только один порт. На турецкие порты приходится практически 40% респондентов, при том что ни один порт из многих основных стран, таких как Италия, США и Скандинавские страны, ответов не прислал. Несмотря на сомнения по поводу репрезентативности выборки портов в регионе ЕЭК ООН, в исследование все же было включено девять из 20 основных контейнерных портов ЕС и три из 10 основных паромных портов ЕС с горизонтальной перегрузкой; кроме того, ответы на вопросник прислали два из 20 основных контейнерных портов стран в регионе ЕЭК ООН, которые не являются членами ЕС. Анализ ответов на вопросник включен в соответствующих случаях в последующие разделы.

V. КОНТЕЙНЕРНЫЕ И ПАРОМНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ В ГРУЗОВОМ СООБЩЕНИИ В РЕГИОНЕ ЕЭК ООН

36. В настоящей главе сначала кратко описывается глобальная тенденция в области международной торговли и более конкретно сектор контейнерных перевозок, поскольку именно они оказывают воздействие на морские и внутриконтинентальные грузовые перевозки в регионе ЕЭК ООН. Затем в нем анализируются специфичные последние тенденции в соответствующих контейнерных и паромных портах, а после этого - прогнозы объемов будущих перевозок вплоть до 2020 года (и на последующий период). В этой связи следует отметить, что данные, использованные для анализа тенденций, получены из различных источников, которые не во всех случаях полностью соответствуют друг другу, что обусловлено различиями в методологии и допущениях. Если между ними существует значительный разброс, то этот момент соответствующим образом отражен в тексте.

A. Тенденции в области международной торговли

37. Глобальное экономическое развитие и рост международной торговли тесно связаны друг с другом. В таблице 5.1 указаны темпы экономического роста на глобальном уровне по конкретным группам стран и конкретным странам в регионе ЕЭК ООН за период с 1991 года. В среднем в период с 1991 по 2008 год темпы роста экономики на глобальном уровне составляли более 3% в год. В целом после 2002 года темпы экономического роста в ЕС и Соединенных Штатах были ниже среднемировых, в то время как в Юго-Восточной Европе и СНГ они были гораздо выше.

Таблица 5.1
Рост мировой экономики, 1991-2008 годы

Регион/страна	1991-2001 ^a	2002	2003	2004	2005	2006	2007 ^b	2008 ^c
Все страны мира	3,1	1,9	2,7	4,0	3,4	3,9	3,8	2,9
Развитые страны	2,6	1,3	1,9	3,0	2,4	2,8	2,5	1,6
<i>в том числе:</i>								
Соединенные Штаты	3,5	1,6	2,5	3,6	3,1	2,9	2,2	1,4
Европейский союз	2,4	1,2	1,3	2,5	1,8	3,0	2,9	1,8
<i>в том числе:</i>								
Зона евро	2,2	0,9	0,8	2,0	1,5	2,7	2,6	1,6
Франция	2,0	1,0	1,1	2,5	1,9	2,2	2,1	1,5
Германия	1,8	0,0	-0,2	1,2	0,9	2,9	2,5	1,8
Италия	1,6	0,3	0,0	1,1	0,0	1,7	1,5	0,4
Соединенное Королевство	2,8	2,1	2,7	3,3	1,9	2,8	3,0	1,6
Юго-Восточная Европа и СНГ	-	4,9	7,1	7,6	6,6	7,5	8,4	7,4
Юго-Восточная Европа ^d	-	3,0	2,4	4,5	5,0	5,0	6,0	5,2
СНГ	-	5,2	7,6	8,0	6,8	7,7	8,6	7,6
<i>в том числе:</i>								
Российская Федерация	-	4,7	7,3	7,1	6,4	6,7	8,1	7,5
Турция^e	-	7,9	5,8	8,9	7,4	6,0	4,5	1,1

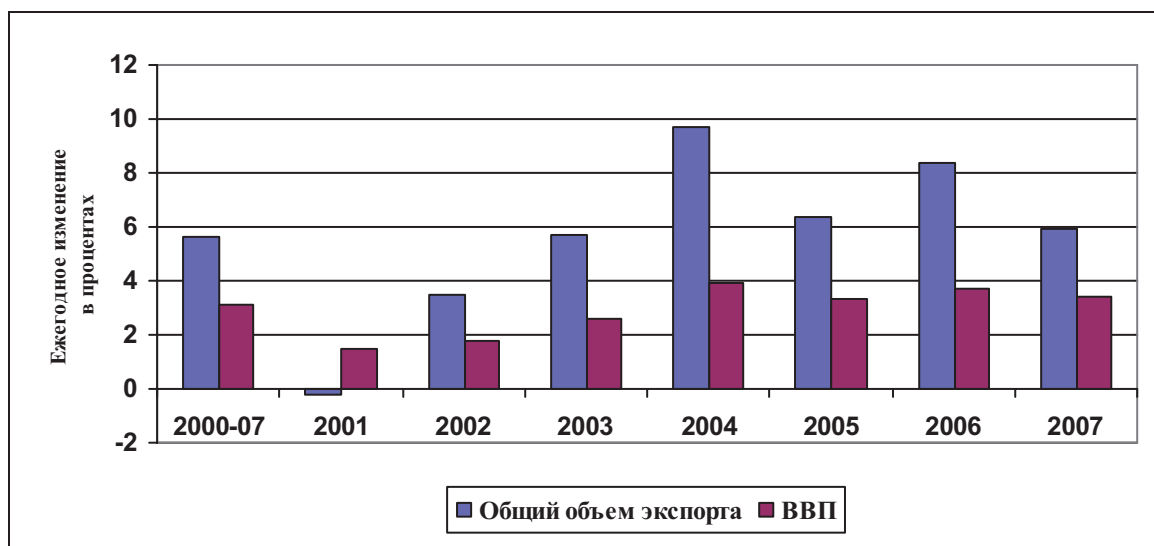
^a - среднее значение; ^b - предварительные оценки; ^c - прогноз; ^d - Албания, Босния и Герцеговина, Хорватия, Черногория, Сербия и бывшая югославская Республика Македония; ^e - расчеты на основе данных о ВВП, представленных Статистическим управлением Турции.

Источник: На основе данных UNCTAD (2008a).

38. Как видно из рис. 5.1, объем товарооборота на глобальном уровне увеличивался гораздо более высокими темпами по сравнению с темпами экономического роста. За исключением 2001 года, когда объем товарооборота фактически снизился в результате сложившихся экономических условий, общие темпы роста экспорта существенно опережали темпы экономического роста. Прием Китая в члены ВТО в декабре 2001 года явился важным фактором роста международной торговли с того момента, когда темпы роста товарооборота практически в два раза превышали темпы экономического роста.

Рис. 5.1

Ежегодное изменение объема товарооборота и ВВП в мире, 2000–2007 годы



Источник: WTO (2008).

39. Последствия изменения глобальной экономической конъюнктуры с конца этого временного ряда рассматриваются в разделе D главы V.

В. Тенденции в области контейнерных грузовых перевозок

40. По оценкам, в 2007 году было перевезено в общей сложности на глобальном уровне морским транспортом 828 млн. т груза или 118 млн. контейнеров в пересчете на ТЕУ (DfT, 2008a). Для сравнения, в 1996 году было перевезено 332 млн. т грузов или 42 млн. контейнеров в пересчете на ТЕУ. Это представляет собой увеличение на 150% всего лишь за 11 лет или в пересчете на совокупные темпы ежегодного роста - 9%. На глобальном уровне товарооборот в контейнерном сообщении осуществляется главным образом по трем коридорам, из которых все они касаются региона ЕЭК ООН. В таблице 5.2 содержатся краткие данные, характеризующие рост товарооборота по этим трем коридорам, которые связывают между собой Азию, Европу и США. К интерпретации этих данных следует подходить с некоторой осторожностью, поскольку, несмотря на то, что в течение всего этого периода ЮНКТАД использовала один и тот же метод, последующие доклады содержат различные цифры по одному и тому же коридору за один и тот же год, что обусловлено особенностями метода оценки. Поэтому за каждый год принимались наиболее традиционные цифры, поскольку они, судя по всему, являются более точными; это означает, что с особой осторожностью следует подходить к интерпретации данных за 2007 год. Рост товарооборота в контейнерном сообщении из Азии был кардинальным, особенно по коридору в направлении Европы. Отмечается также большое увеличение и в случае перевозок из Азии в США и из Европы в Азию, в то время как перевозки по другим коридорам характеризовались более скромными темпами роста. В общем и целом, в период с 2000 по 2007 год объем контейнерных перевозок по этим коридорам увеличился на

150%, что повлекло за собой существенные последствия для работы портов и перевозок на внутриконтинентальных маршрутах. Увеличивающийся дисбаланс контейнерных перевозок в абсолютном выражении по всем коридорам, но особенно по двум, относящимся к Азии, подтверждает необходимость повышения эффективности транспорта до максимума в связи с перевозкой значительного числа порожних контейнеров на большие расстояния, которая если и приносила доход, то незначительный.

Таблица 5.2
Расчетный контейнерооборот на основных торговых маршрутах
(в млн. ТЕУ)

Год	Через Тихий океан		Европа–Азия		Через Атлантический океан	
	Азия–США	США–Азия	Азия–Европа	Европа–Азия	США–Европа	Европа–США
2000	5,6	3,2	4,5	3,6	2,2	2,9
2001	7,2	3,9	5,9	4,0	2,7	3,6
2002	8,8	3,9	3,9	6,1	1,5	2,6
2003	10,2	4,0	7,3	4,9	1,7	2,9
2004	12,4	4,2	8,9	5,2	1,7	3,2
2005	12,4	4,4	10,8	5,5	2,1	3,8
2006	15,0	4,7	15,3	9,1	2,5	4,4
2007	15,4	4,9	17,7	10,0	2,7	4,5
<i>Изменения в % 2000-07</i>	175	53	293	178	23	55

Источник: UNCTAD (2008b) и более ранние издания.

41. Для того чтобы отреагировать на этот рост контейнерных перевозок, который отражен в таблице 5.3, было произведено массированное увеличение флота контейнеровозов. В период с 1987 по 2008 год число судов увеличилось более чем в 4 раза, а провозная способность флота увеличилась за этот же период почти в 10 раз, что отражает тенденцию к использованию более крупнотоннажных судов.

Таблица 5.3
Долгосрочные тенденции в области морских перевозок с помощью ячеистых контейнеровозов
(суда вместимостью 100 бр.-рег. т и более)

Общее число в мире	1987	1997	2006	2007	2008	Ежегодный рост в % 2007-2008
Число судов	1 052	1 954	3 494	3 904	4 276	9,5
Провозной потенциал в ТЕУ	1 215 215	3 089 682	8 120 465	9 436 377	10 760 173	14,0
Средний размер судов	1 155	1 581	2 324	2 417	2 516	4,1

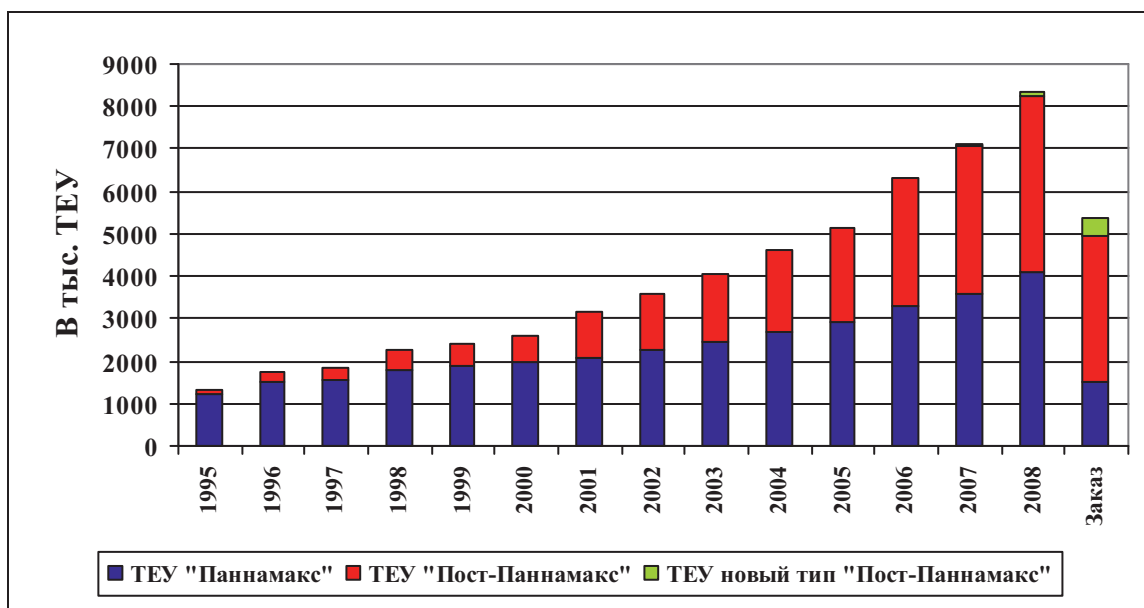
Источник: UNCTAD (2008b).

42. Данные в таблице 5.3 включают относительно небольшие контейнерные суда валовой вместимостью не более 100 брутто-регистрационных тонн (бр.-рег.т). Другой набор данных характеризует только более крупные суда, которые обычно используются на дальних морских маршрутах (DfT, 2008a). Они показывают, что с 1995 года число контейнеровозов типа "Панамакс" и "пост-Панамакс" увеличилось практически в четыре раза, однако это было компенсировано ростом провозной способности (см. рис.5.2), который отражает среднее увеличение этого показателя с

2 900 ТЕУ в 1995 году до 4 700 ТЕУ в 2008 году. Повышение значимости судов типа "пост-Паннамакс" самоочевидно: в результате резкого увеличения доли общей провозной способности это привело к определенным последствиям для внутриконтинентальных транспортных перевозок вследствие более ограниченного числа портов, которые могли их обслуживать, и, как правило, более существенного объема грузов, перегружаемых с судна на причал (и наоборот) во время каждого захода в порт, которые затем необходимо было перевозить в соответствующий внутренний регион, обслуживаемый данным портом, или из него. На рис. 5.2 также указана дополнительная провозная способность заказанных новых судов, по состоянию на 2008 год.

43. Наряду с тенденцией в сторону использования более крупных контейнеровозов на дальних морских маршрутах, наблюдалась одновременно и тенденция к повышению степени консолидации грузов в самом секторе контейнерных перевозок. Доля провозной способности в ТЕУ 20 основных судоходных линий увеличилась с 26% в 1980 году до 81% в 2007 году (Notteboom, 2008). Доля пропускной способности 20 основных операторов терминалов также увеличилась, хотя и не в такой степени. Если в 1980 году их доля на рынке перевозок составляла 42%, то в 2007 году она увеличилась до 55%. В таблице 5.4 вкратце отражается положение по состоянию на 2008 год первых 10 основных контейнерных судоходных линий, определяемое провозной способностью их флота (т.е. числом контейнеромест). Этот высокий уровень консолидации грузов, особенно в условиях возникновения "большой тройки", сказывается соответствующим образом на транспортных потоках между портами и внутренними регионами, поскольку эти крупные линии продолжают набирать вес в глобальной системе производственно-сбытовых цепочек, оказывая воздействие на работу используемых портов, частоту и маршруты перевозок, и т.д.

Рис. 5.2
Совокупный провозной потенциал в ТЕУ крупных контейнеровозов



Источник: на основе данных MDS Transmodal, в работе DfT (2008a).

Таблица 5.4

Основные десять контейнерных линий в разбивке по провозной способности по количеству ячеистых контейнеровозов (в тыс. ТЕУ)

	Судоходная линия	Нынешнее количество судов	Нынешнее количество контейнеромест	Провозная способность заказанных судов	ИТОГО	Доля в % от первых 10
1	"Маэрск Лайн"	563	1,913	410	2 323	23
2	МСК	412	1 335	448	1 783	18
3	КМА-КГМ	373	939	540	1 479	15
4	"Эвергрин"	180	631	4	635	6
5	"Хапаг-Ллойд"	126	479	105	584	6
6	"Коскон"	137	477	437	914	9
7	АПЛ	123	442	133	575	6
8	НЮК	131	419	151	570	6
9	ЧШКЛ	104	402	185	587	6
10	"Мицуи ОСК"	111	371	174	545	5
	ИТОГО	2 260	7 408	2 587	9 995	100

Источник: на основе данных MDS Transmodal, в работе DfT (2008a).

44. В таблице 5.5 отражены последние тенденции изменения контейнерооборота ведущих портов ЕС, выраженной в количестве контейнеров. Быстрый рост объема контейнерных грузов на глобальном уровне находит отражение и на уровне ЕС: 55-процентное увеличение контейнерооборота в ТЕУ в 20 основных портах в период 2001-2006 годов и 20-процентное увеличение только за два года (2004-2006 годы) в основных портах ЕС-27 плюс Хорватия и Норвегия. С 2000 года контейнерооборот всех портов за исключением одного увеличился; темпы роста, как видно из правой колонки таблицы, были все же неодинаковыми. Следует особо отметить быстрый рост в случае Гамбурга и Антверпена, которые начинают теснить Роттердам, и высокие темпы роста в испанских портах, которые включены в число 20 основных портов. В Констанце этот показатель увеличился в три раза всего лишь за два года, что, судя по всему, отражает факт вступления Румынии в ЕС в 2004 году и развитие новой системы морских перевозок через Восточную Европу. На первые три основных порты, которые расположены в Северо-Западной Европе, приходится приблизительно одна треть от общего контейнерооборота основных портов; с 2001 года этот показатель начал несколько снижаться, однако все еще свидетельствует о высокой степени географической концентрации, что сказывается соответствующим образом на внутриконтинентальных транспортных потоках.

Таблица 5.5
Двадцать основных контейнерных портов ЕС, 2000-2006 годы
(в тыс. ТЕУ)

2006 Место	Порт								2000-06 изменение (%)
		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	
1	Роттердам (NL)	6 253	6 061	6 505	7 118	8 242	9 195	9 575	53
2	Гамбург (DE)	4 275	4 665	5 376	6 126	7 004	8 084	8 878	108
3	Антверпен (BE)	2 641	3 001	3 153	4 012	5 055	6 221	6 718	154
4	Бремен/Бремерхафен (DE)	2 643	2 972	3 032	3 191	3 529	3 741	4 504	70
5	Альхесирас (ES)	:	1 737	1 732	2 024	970	3 184	3 262	:
6	Феликстоу (UK)	2 825	2 839	2 682	2 482	2 717	2 760	3 030	7
7	Джойя Тауро (IT)	2 575	2 393	2 883	3 094	3 170	3 123	2 835	10
8	Валенсия (ES)	1 313	1 512	1 826	2 012	2 156	2 415	2 615	99
9	Барселона (ES)	1 389	1 404	1 122	1 765	2 084	2 071	2 315	67
10	Гавр (FR)	1 334	1 550	1 754	2 015	2 158	2 144	2 119	59
11	Саутгемптон (UK)	1 092	1 213	1 275	1 375	1 435	1 384	1 502	38
12	Пирей (EL)	1 096	1 164	1 395	1 606	1 551	1 401	1 413	29
13	Лас-Пальмас (ES)	648	664	726	966	1 111	1 222	1 303	101
14	Констанца (RO)	:	:	:	:	391	867	1 170	:
15	Генуя (IT)	1 179	1 536	1 499	1 591	1 437	1 038	1 146	(3)
16	Специя (IT)	661	758	780	836	879	916	1 086	64
17	Марсель (FR)	725	745	811	835	920	911	950	31
18	Бильбао (ES)	425	447	454	468	498	863	899	112
19	Зебрюгге (BE)	488	279	329	328	458	682	895	83
20	Гётеборг (SE)	652	624	725	634	722	772	812	25
Итого по основным 20 портам^а		:	36 588	39 168	43 706	47 380	53 077	57 028	:
ЕС-27^б (основные порты)		:	:	:	:	61 670	69 527	74 217	:

Источник: по данным Eurostat (2008a).

^а 20 основных портов в соответствующем базовом году; состав основных 20 портов со временем меняется;

^б включая также Хорватию и Норвегию.

45. Получить данные, которые характеризовались бы таким же уровнем согласованности и полноты, по странам - нечленам ЕС в регионе ЕЭК ООН труднее. Однако, для того чтобы дать представление о контейнерообороте основных портов в этих странах, которые не являются членами ЕС, в таблицу 5.6 включена статистика из целого ряда различных источников по всем другим портам, по которым совокупные показатели входят в диапазон, охватываемый 20 основными портами ЕС. В 2006 году в эту категорию попали еще 20 портов, из которых 16 расположены в США или Канаде, и таким образом, не играют какой-либо роли на европейском и центральноазиатском рынках. На Турцию, которая является кандидатом на вступление в ЕС, приходится два остальных порта и по одному на Российскую Федерацию и Израиль.

Таблица 5.6
Контейнерооборот отдельных портов в странах, не являющихся членами ЕС,
в регионе ЕЭК ООН, 2006 год
(в тыс. ТЕУ)

Порт	Количество контейнеров, обработанных в 2006 году
Лос-Анджелес (США)	8 470
Лонг-Бич (США)	7 290
Нью-Йорк/Нью-Джерси (США)	5 093
Окленд (США)	2 392
Ванкувер (Канада)	2 208
Саванна (США)	2 160
Такома (США)	2 067
Хэмптон-Роудс (США)	2 046
Сиэтл (США)	1 987
Чарлстон (США)	1 968
Сан-Хуан (США)	1 729
Хьюстон (США)	1 606
Санкт-Петербург (Российская Федерация)	1 450
Амбарли (Марпорт) (Турция)	1 446
Монреаль (Канада)	1 289
Гонолулу (США)	1 114
Хайфа (Израиль)	1 053
Майами (США)	977
Порт-Эверглейдс (США)	864
Измир (Турция)	848

Источник: ААРА (2007), UNCTAD (2008b), Port of Hamburg (2009).

46. В таблице II, содержащейся в приложении II, показан индекс обслуживания линейным судоходством (ИОЛС) ЮНКТАД для стран ЕЭК ООН за период 2004-2008 годов. Этот индекс разъясняется в обзоре морского транспорта (UNCTAD, 2008b), однако для его расчета используется главным образом целый ряд различных переменных для измерения степени, в которой каждая страна интегрирована в глобальную сеть линейного судоходства. В 2008 году пять из первых десяти стран были членами ЕЭК ООН; такая же ситуация была и в 2004 году, хотя относительные показатели стран изменились: Германия и Нидерланды повысили свой рейтинг, потеснив США и Соединенное Королевство. То же самое относится и к остальным странам, классифицированным по индексу ИОЛС, в случае которых показатели некоторых стран резко увеличились, в то время как показатели других снизились, и, как следствие, снизился и их рейтинг. В таблице можно выделить заметную группу стран с высоким ИОЛС, после которой (за Францией) наблюдается резкое снижение этого показателя (в 2008 году): только у Италии этот показатель находится в пределах 66-36. Это является дополнительным подтверждением указанного выше уровня концентрации деятельности, что сказывается на внутриконтинентальных транспортных потоках.

47. Что касается характера внутриконтинентальных перевозок контейнеров, то согласованной количественной информации по этому аспекту деятельности немного. В таблице 5.7 содержатся

данные по целому ряду крупнейших североευропейских портов, которые включают пять из основных 10 европейских контейнерных портов. Обычно по мере снижения доли контейнерных перевозок повышается доля перевозок автомобильным транспортом, что отражает ограниченные возможности для консолидации крупных партий грузов на конкретных маршрутах, которые обычно требуются для обеспечения экономически устойчивых перевозок железнодорожным транспортом или баржами на транспортных связках между портом и внутренним регионом. Из ответов на вопросник ЕЭК ООН также очевидно, что в настоящее время доля различных видов транспорта в привязке к другим портам существенно меняется, хотя доминирующее положение в контейнерных перевозках занимает, как правило, автомобильный транспорт: последствия этой тенденции рассматриваются в главе VI. Перегрузка с морских судов дальнего плавания на фидерные суда более существенна в некоторых портах, в частности в Гамбурге и Бремерхафене, чем в других местах. Что касается Роттердама и Антверпена, то они могут использовать свои сети внутреннего водного транспорта для обеспечения относительно высокой доли перевозок этим видом транспорта.

Таблица 5.7

**Перевозки в разбивке по видам транспорта в крупнейших североευропейских контейнерных портах
(в % от общего объема грузооборота)**

	Автомобильный транспорт			Железнодорожный транспорт			Лихтеры			Перегрузка		
	1998	2001	2003	1998	2001	2003	1998	2001	2003	1998	2001	2003
Роттердам	39,0	37,5	40,0	11,0	10,0	8,0	26,0	30,0	32,0	24,0	23,0	20,0
Гамбург	45,1	43,6	41,8	19,1	17,9	17,2	0,1	0,9	1,0	35,7	37,6	40,1
Антверпен	57,1	53,1	50,0	6,9	7,6	8,0	24,5	25,9	26,0	11,5	13,4	16,0
Бремерхафен	31,4	27,9	33,0	16,0	16,2	15,0	0,9	0,9	1,0	51,7	55,0	51,0
Гавр	73,0	67,8	57,4	12,3	9,1	8,6	1,1	2,5	3,3	13,7	20,5	30,7
Зебрюгге	50,4	45,4	52,6	34,3	39,0	38,4	15,0	8,6	4,5	0,4	7,0	4,5
Дюнкерк	90,0	82,5	76,7	9,0	13,5	20,5	1,0	4,0	2,7	0,0	0,0	0,0

Источник: на основе данных Ocean Shipping Consultants, in ESPO (2004).

48. В таблице 5.8 кратко отражаются мнения респондентов на основе ответов, полученных на вопросник ЕЭК ООН, в отношении нынешних показателей работы различных видов транспорта. Число замечаний по каждому виду транспорта, как правило, отражает наличие инфраструктуры и системы обслуживания для данного вида, при этом автомобильный транспорт в ответах присутствует практически везде, в то время как внутренний водный транспорт обслуживает, например, гораздо меньшее число портов. Стандартное отклонение указанных значений является, как правило, высоким, что отражает существенное различие во мнениях, представленных различными портами. Для того чтобы определить круг аналогичных портов, которые характеризуются более близкими значениями, в таблицу 1, содержащуюся в приложении II, включены полученные от респондентов данные в разбивке по трем категориям: порты стран, входящих в число ЕС-15 (т.е. до 2004 года) (10 портов); порты новых стран, которые недавно вошли в состав ЕС, плюс Российская Федерация и Украина (8 портов); и турецкие порты (13 портов). Небольшое число респондентов в каждой категории не дают никакой возможности провести детальный статистический анализ, однако стандартное отклонение в любом случае остается высоким, что свидетельствует о существенном разбросе результатов в рамках тех или иных категорий портов. Как представляется, пропускная способность порта не оказывает какого-либо долговременного воздействия. Это позволяет сделать вывод о том, что перевозки по внутриконтинентальным маршрутам, как правило, привязаны к конкретным портам. В общем и целом автомобильный транспорт, как представляется, имеет лучшие показатели работы, нежели альтернативные виды транспорта, за исключением категории ЕС-15, где

между средними показателями любых видов транспорта наблюдается незначительное различие. Вопросы, касающиеся видов транспорта для перевозки контейнеров на внутриконтинентальных маршрутах, рассматриваются более подробно в следующих разделах доклада.

Таблица 5.8
Степень удовлетворения нынешних потребностей в обслуживании контейнерных потоков через порты различными видами транспорта

	Автомобильный транспорт	Железнодорожный транспорт	Внутренний водный транспорт	Морские перевозки на короткие расстояния	Каботажные перевозки
В среднем	7,9	6,7	5,5	7,2	6,8
Стандартное отклонение	1,8	2,6	2,7	2,8	2,9
Число замечаний	30	23	8	11	12

Источник: Вопросник ЕЭК ООН.

Примечание: "в среднем": 1 = очень неэффективный, 10 = очень эффективный.

С. Тенденции в области грузовых перевозок в паромном сообщении

49. В отличие от контейнерного рынка, последовательной статистической информации и анализа, которые касались бы грузовых перевозок в паромном сообщении, особенно в случае стран, не являющихся членами ЕС, существует мало. Европейская организация морских портов (ЕОМП) обобщает официальную статистику в своем ежегодном докладе, которая показывает, что в 2006 году объем ролкерных перевозок в ЕС (плюс Хорватия и Норвегия) составил немногим более 450 млн. тонн. Из рис. 5.3 видно, что одна треть этого тоннажа проходит через порты Соединенного Королевства и Италии и что еще 50% от общего объема приходится на семь других стран. В таблице 5.9 содержатся данные по основным 20 портам, из которых 12 самых крупных расположены в Северной Европе.

Рис. 5.3
Распределение ролкерных перевозок в разбивке по странам ЕС (плюс Хорватия и Норвегия), 2006 год



Источник: на основе данных Евростата в публикации ESPO (2008).

Таблица 5.9
Ролкерные перевозки через основные 20 портов ЕС, 2006 год
(в тыс. тонн)

Порт	Общий объем ролкерных перевозок
Дувр	23 354 523
Кале	18 489 151
Любек	16 968 292
Зебрюгге	16 873 582
Иммингем	14 048 374
Гётеборг	12 017 356
Треллеборг	11 205 119
Дюнкерк	11 091 142
Роттердам	10 837 161
Лондон	9 035 415
Дублин	8 943 694
Росток	7 880 188
Генуя	7 796 509
Пальма-де-Мальорка	7 504 345
Ливерпуль	6 734 603
Остенде	6 289 604
Ливорно	6 144 820
Рёдби	5 755 100
Хельсинки	5 616 599
Антверпен	5 497 731

Источник: на основе данных Евростата в публикации ESPO (2008).

50. Кроме того, из ответов на вопросник явствует, что большой объем ролкерных перевозок производится через турецкие порты, особенно в районе Мраморного моря, связывающие район Стамбула с другими районами Турции и регионами за ее пределами. Существенная работа отмечается также и в черноморских и средиземноморских портах, хотя ее масштабы гораздо меньше. Такие ролкерные перевозки являются хорошим примером способа, с помощью которого можно разрешить трудности, связанные с автомобильными перевозками на дальние расстояния, на основе современного и хорошо спланированного варианта использования морских путей (SUTRANET, 2007). Авторы не пытались оценить важность паромных перевозок в Северной Америке.

D. Прогнозы в области грузовых перевозок в контейнерном и паромном сообщении в регионе ЕЭК ООН

51. Большинство прогнозов в области будущих объемов перевозок строится, судя по всему, на сохранении нынешних тенденций высокого роста. Например, авторы "Белой книги" ЕС (European Commission, 2001) предполагают, что рост товарооборота продолжится, и в этой связи ориентируют работу на осуществление политики, которая обеспечивала бы этот рост в условиях снижения экологических и социальных воздействий. В работе Кариу (Cariou, 2008) указывается, что большинство аналитиков в то время предсказывали быстрый дальнейший рост товарооборота в контейнерном сообщении, прогнозируя темпы этого роста на уровне 6-8% в течение следующего 15-летнего периода. Детальные прогнозы в области контейнерных и ролкерных перевозок были разработаны правительством Великобритании в 2006 году и показаны в

таблице 5.10, из которой явствует, что прогнозами предусматривается устойчивый рост как контейнерных, так и ролкерных перевозок.

Таблица 5.10

Прогноз Великобритании в области контейнерных и ролкерных перевозок, 2004-2030 годы

	2004	2010	2015	2020	2025	2030	Ежегодный рост (%)
Контейнеры (в тыс. ТЕУ)	7 086	10 009	12 146	14 167	16 633	19 728	3,8
Ролкерные единицы (в тыс. единиц)	7 637	9 390	10 911	12 640	14 460	16 159	2,9

Источник: MDS Transmodal (2006).

52. Еще одним подтверждением расчета на дальнейший рост является рис. 5.2, из которого видно, что заказы на новые крупные контейнеровозы в 2008 году были существенными и составляли, по оценкам, более 5 млн. ТЕУ по сравнению с совокупной провозной способностью крупных контейнеровозов в 2008 году, которая составляла 8,2 млн. ТЕУ. В исследовании ЮНКТАД (UNCTAD, 2008с) содержится оценка, в соответствии с которой заказы на новые суда в мае 2008 года были еще больше, составляя в общей сложности 1 528 судов общей провозной способностью 6,7 млн. ТЕУ. Кроме того, многие крупные порты планируют увеличить свою пропускную способность и, как следствие, пропускную способность по обработке контейнеров и/или ролкерных единиц; кроме того, для этих видов перевозок запланирован целый ряд новых мероприятий по развитию портового хозяйства. Как представляется, такое планируемое расширение на международном уровне и во многих случаях даже на национальном уровне координируется слабо.

53. Нынешний экономический спад уже показывает, что эти прогнозы в области торговли и связанные с ними заказы на суда и планы по модернизации портов в какой-то мере завышены. Как представляется, сложившиеся условия на глобальном уровне обратили вспять эту устоявшуюся тенденцию роста в области торговли, причем самое негативное воздействие в этом плане было оказано на контейнерные перевозки. По прогнозам ВТО за 2009 год, сокращение объема товарооборота в 2009 году должно было составить приблизительно 9%. В то же время в списке Ллойда (Lloyd's List, 2009 год) указывалось на наличие существенного избыточного потенциала в секторе контейнерных перевозок: в связи с отсутствием работы к марту 2009 года простой флота контейнерных судов составил 11%. Во всех случаях, когда это возможно, судоходные линии аннулируют или откладывают заказы на новые суда. Аналогичным образом приводились примеры отсрочки или более поэтапного, по сравнению с планами, расширения или модернизации портов. Если экономический спад, возможно, является относительно краткосрочным явлением, то воздействие политики (и законодательства) в области изменения климата и наличия ископаемых видов топлива (и цен) может привести в итоге к долгосрочному нарушению этой устоявшейся тенденции роста. В момент подготовки настоящего доклада существовала весьма значительная неопределенность по поводу глубины и продолжительности экономического спада и воздействия внешних факторов, таких, как политика в области изменения климата, в результате чего прогнозировать пропускную способность портов и внутриконтинентальные перевозки было трудно.

54. В таблице 5.11 отражаются ожидаемые изменения в показателях работы различных видов транспорта на внутриконтинентальных связках, определенные по ответам на вопросник ЕЭК ООН. Интерпретировать эти результаты необходимо с осторожностью, прежде всего применительно к водным видам транспорта, в случае которых число замечаний, высказанных респондентами, более ограничено, однако во всех случаях средний показатель превышает 5,5, что указывает на ожидаемое улучшение этих показателей работы. Среднее значение для всех видов транспорта находится в диапазоне от 7,1 до 8,1, что указывает в какой-то мере на существенные улучшения, однако ничто не

указывает на то, что показатели какого-либо одного вида транспорта существенно улучшатся по сравнению с другими. Если эти данные дезагрегировать на те же три категории, указанные ранее (см. таблицу 1 в приложении II), то становится очевидным, что показатели работы автомобильного транспорта в сложившейся системе стран – членов ЕС будут, по прогнозам, ниже, чем в двух других категориях. Напротив, показатели улучшения работы железнодорожного транспорта, как предполагается, будут весьма одинаковыми во всех категориях, хотя размер выборки по другим видам транспорта недостаточен для того, чтобы можно было высказать в этом плане какое-либо иное мнение. Ответы на последний вопрос, содержащийся в вопроснике, со всей очевидностью указывают на то, что портовые власти возлагают надежды на в общем и целом существенную модернизацию транспортной инфраструктуры как на территории своих портов, так и в пределах более обширных транспортных сетей внутриконтинентальных регионов.

Таблица 5.11

Возможные масштабы изменения эффективности работы различных видов транспорта в течение следующих 10 лет по обслуживанию контейнерооборота портов

	Авто-мобильный транспорт	Железнодорожный транспорт	Внутренний водный транспорт	Морской транспорт на короткие расстояния	Каботажные перевозки
В среднем	8,0	8,0	7,1	8,1	7,5
Стандартное отклонение	2,1	1,7	2,7	1,7	1,9
Число замечаний	29	26	10	14	15

Источник: Вопросник ЕЭК ООН.

Примечание: в среднем: 1 - становится гораздо хуже, 10 - становится гораздо лучше.

Е. Резюме

55. В настоящей главе рассматривается ключевая информация, касающаяся контейнерных и паромных перевозок в регионе ЕЭК ООН. В ней указывается на существенный рост товарооборота в контейнерном сообщении наряду с предполагаемым как минимум до недавнего времени устойчивым ростом в обозримом будущем. В ней отмечается четкая тенденция в сторону увеличения числа крупнотоннажных контейнеровозов, что скажется соответствующим образом на числе грузовых единиц, сгружаемых или загружаемых на суда при их заходе в порты, что в свою очередь окажет воздействие и на использование внутриконтинентальных транспортных связей. В этой главе отмечается также существенное значение ролкерных перевозок в некоторых районах. Вместе с тем следует отметить, что зоны обслуживания крупнейшими контейнерными и ролкерными портами накладываются в ограниченных пределах; в ЕС только четыре порта (Роттердам, Антверпен, Генуя и Зебрюгге) входят в число крупнейших 20 портов по каждой категории, что отражает высокую степень специализации портов, которая существует в настоящее время. Основные вопросы, касающиеся нынешних тенденций и будущих прогнозов и задач, которые стоят в области транспортных перевозок между портами и внутренними регионами, рассматриваются в главе VI.

VI. КЛЮЧЕВЫЕ ПРОБЛЕМЫ И ЗАДАЧИ

A. Введение

56. Важно иметь в виду, что меры в целях воздействия на внутриконтинентальные транспортные операции должны строиться с учетом существующей ситуации, которую следует рассматривать в качестве исходной. По данным Всемирного банка (World Bank, 2005), транспортные коридоры имеют, как правило, длительную историю функционирования либо в качестве давно сложившихся международных торговых маршрутов, либо в качестве целого ряда маршрутов национального значения, которые образовали соответствующий коридор относительно недавно. В этой связи взаимодействие с другими видами транспортной работы, например пассажирскими перевозками на дальние расстояния или местными перевозками грузов и пассажиров, неизбежно и может сказаться на показателях работы внутриконтинентальных связей даже в том случае, если они играют более важное значение по сравнению с запланированной приоритетной сетью железнодорожных перевозок в грузовом сообщении в ЕС. Что касается водных видов транспорта, в случае которых транспортные потоки, как правило, не составляют конкуренции другим видам транспорта в части доступа к слаборазвитой инфраструктуре, то эта проблема стоит менее остро.

57. Тот факт, что проектировать и организовывать транспортную работу на внутриконтинентальных связях приходится не на пустом месте, будет сказываться на числе имеющихся вариантов осуществления, а неодинаковые характеристики различных коридоров будут означать, что воздействие, которое будет оказано на регион ЕЭК ООН в результате осуществления стандартных мер, будет не везде одинаковым. С учетом этого, в данной главе делается попытка взглянуть глубже в суть ключевых проблем и задач, которые стоят перед внутриконтинентальными связями в целом. Это делается с помощью анализа ответов на целый ряд вопросов, которые были сформулированы с целью оказать помощь в решении задач, поставленных перед данным исследованием:

- a) каким образом можно изменить показатели работы транспорта на внутриконтинентальных связях?
- b) каковы относительные показатели работы различных видов транспорта, используемых для перевозок на внутриконтинентальных связях?
- c) в какой степени внутриконтинентальные страны находятся в неблагоприятном положении в силу отсутствия у них прямого доступа к морским портам?
- d) в какой степени источники существующих данных удовлетворяют потребностям в анализе транспортных потоков между портами и обслуживаемыми ими внутренними регионами?

B. Измерение показателей работы транспорта на внутриконтинентальных связях

58. Какого-либо стандартного способа измерения показателей работы транспорта на внутриконтинентальных связях не существует, к тому же наличие данных и вопросы их согласованности затрудняют сопоставление на международном уровне. Эффективность работы транспорта на внутриконтинентальных связях можно рассматривать в общем и целом на макроуровне (в пределах страны) или микроуровне (на уровне порта или коридора). В первом случае никакого стандартного международного компаратора работы на внутриконтинентальных связях нет. Всемирный банк и Всемирный экономический форум проводят высококачественные сопоставления деятельности в области логистики между странами на глобальном уровне, которые имеют целью количественно определить результаты работы тех или иных стран, что неизбежно предполагает

включение в это сопоставление и внутриконтинентальных связей, хотя определить эффективность их работы в отрыве от общего контекста невозможно. В случае этого исследования особое значение приобретают три показателя: логистический показатель эффективности (ЛПЭ) и показатели трансграничного товарообмена, которые составляются Всемирным банком, и показатель стимулирования торговли, который разрабатывается Всемирным экономическим форумом.

1. Логистический показатель эффективности (ЛПЭ)

59. ЛПЭ представляет собой своего рода единицу измерения "логистического удобства" для каждой страны. Он разрабатывается на основе ответов грузооператоров на вопросник, который позволяет рассмотреть показатели работы системы логистики на национальном и трансграничном уровне, и соответствующего набора объективных и субъективных данных. Самый последний показатель ЛПЭ за 2007 год включает три компонента (World Bank, 2007a):

- a) восприятие условий логистики в странах, являющихся торговыми партнерами: результативность и эффективность таможенных и иных пограничных процедур; качество транспортной инфраструктуры и инфраструктуры информационных технологий; легкость и доступность по цене отправки грузов; уровень профессионализма местной отрасли логистики; способность отслеживания и контроля за грузом; внутренние расходы, связанные с логистикой; своевременность доставки грузов в пункт назначения (данные по 150 странам);
- b) информация, касающаяся условий логистики в стране, в которой производится данная операция: прямые расходы по перевозке грузов; качество транспортной инфраструктуры и инфраструктуры информационных технологий; компетентность в оказании тех логистических услуг, которые нужны операторам; эффективность процедуры таможенной очистки экспорта и импорта; трудности, которые отрицательно сказываются на показателях работы системы логистики; тенденции (данные по 110 странам);
- c) данные о реальном соотношении "время-расходы" для данной страны, в которой производятся операции: число пограничных учреждений; показатели эффективности таможенных служб; процент поврежденных грузов; время подготовки к экспорту и импорту (данные по 100 странам).

60. Значение ЛПЭ определяется на основе баллов по семи ключевым факторам; эта система баллов для стран ЕЭК ООН показана в таблице III, содержащейся в приложении II, в которой страны перечислены по их рейтингу на глобальном уровне (см. левую колонку), определяемому по общему числу баллов. В систему ЛПЭ включено 48 из 56 стран ЕЭК ООН. Некоторые страны Центральной Азии и небольшие европейские страны в нее не включены.

61. Хотя эти результаты содержат определенную информацию и обнаруживают существенное различие между странами по общим показателям ЛПЭ, тем не менее в условиях непостоянства конкретных факторов, эта методология носит в какой-то мере субъективный характер. Все семь факторов потенциально связаны тем или иным способом с внутриконтинентальными перевозками, поэтому четко определить роль каждого из них достаточно сложно. В принципе, между данным набором факторов и постепенным снижением количества баллов, ведущим к снижению рейтинга, существует тесная связь. В этом случае фактор "внутренних расходов, связанных с логистическими услугами", в какой-то мере выпадает из этого ряда в том плане, что он характеризуется наибольшей бессистемностью и меньшим общим разбросом результатов, чем другие факторы. Если говорить в общих чертах, то рейтинг традиционных стран ЕС плюс других, давно сложившихся развитых стран, таких как Австрия, Канада, Норвегия, Швейцария и США, которые по числу баллов занимают более высокое положение, чем страны с формирующейся рыночной экономикой, расположенные дальше к востоку региона ЕЭК ООН, соответствуют ожидаемым.

2. *Трансграничный товарообмен*

62. Как явствует из названия, показатель трансграничного товарообмена служит главным образом для конкретного описания процедур, необходимых для экспорта и импорта грузов (World Bank, 2008b). Соответствующая база данных включает 181 страну, включая 49 стран - членов ЕЭК ООН, и строится на использовании стандартной методологии определения времени и расходов, связанных с перевозкой стандартного 20-футового контейнера с грузом с завода в порт отправки в случае экспорта и из порта назначения в распределительный центр импортных грузов в сопровождении официальной документации, необходимой для удовлетворения всех таможенных требований. В таблице IV, содержащейся в приложении II, отражены результаты по каждой стране ЕЭК ООН, включенной в базу данных.

3. *Показатель стимулирования торговли*

63. Показатель стимулирования торговли за 2008 года (World Economic Forum, 2008) имеет аналогичное назначение, включает 118 стран и состоит из четырех подындексов, которые охватывают доступ к рынку, пограничную администрацию и инфраструктуру транспорта и связи и коммерческие условия. В этом показателе находит отражение ситуация в этой области в 45 странах ЕЭК ООН. Данные, использованные в настоящем докладе, получены из приблизительно 25 различных источников (национальные органы, международные учреждения и частные источники), а также из обзора мнений руководителей. В таблице V, содержащейся в приложении II, отражается рейтинг и количество баллов применительно к странам ЕЭК ООН. Как и в случае ЛПЭ, показатели работы стран со сложившейся экономикой, рассчитанные по этим индексам выглядят лучше, нежели показатели стран с формирующейся рыночной экономикой в районе ВЕКЦА.

4. *Пробел в данных*

64. Последовательный анализ внутриконтинентальных связей на уровне отдельных портов или коридоров в настоящем докладе не проводится. Отдельные порты обычно определяют эффективность своей работы по обслуживанию внутренних регионов на основе эффективности их связи с внутренними пунктами, которая измеряется с помощью таких параметров, как число обслуживаемых внутренних терминалов и частота, продолжительность рейсов и/или количество грузов, доставляемых в эти терминалы или соответствующие географические районы. Всемирный банк (World Bank, 2005) попытался провести анализ обслуживания транспортных коридоров на основе трех ключевых элементов (инфраструктура, качество обслуживания и перевозка грузов). Для облегчения понимания факторы расходов и времени могут быть представлены графически. Однако ни одна из этих мер не позволяет провести комплексную оценку показателей работы той или иной производственно-сбытовой цепочки, которая отражала бы значимость внутриконтинентальных связей.

65. В процессе рассмотрения транспортных связей между портами и внутренними регионами необходимо в обязательном порядке учитывать не только фактор наличия физической инфраструктуры. Важное значение в этом плане имеют такие параметры инфраструктуры, как скорость, пропускная способность и качество, равно как и более широкие меры по повышению эффективности работы транспорта, которые сказываются на процессе принятия решений на уровне данной производственно-сбытовой цепочки, такие как непостоянство времени транзита и риск, связанный с транзитом. Сейчас все более важное значение приобретают меры, связанные с экологическими показателями работы. Разработка новой методики на основе анализа факторов спроса и предложения вдоль всей производственно-сбытовой цепочки позволила бы обеспечить в большей степени системную оценку задач, которые надлежит решить в области транспорта, и дала бы возможность глубже понять относительную важность внутриконтинентальных связей. Такая методика позволила бы также правительствам более точно оценивать вклад транспортных сетей в

конкурентоспособность стран, давала бы соответствующие способы измерения уровня интеграции различных видов транспорта и служила бы исходным показателем эффективности работы конкретной страны на фоне других стран на основе соответствующего объективного набора параметров.

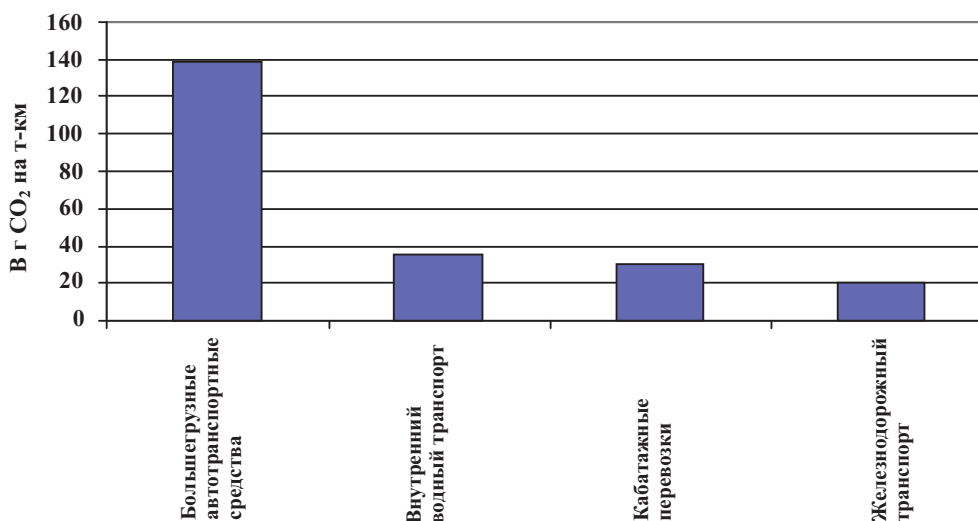
С. Относительная эффективность видов транспорта

66. Третья цель данного исследования заключается в более конкретном плане в определении важности устойчивых внутриконтинентальных перевозок. Как указывается в главе II, этот параметр в последние годы становится гораздо более важным политическим соображением в связи с ростом озабоченности по поводу изменения климата и наличия энергоносителей. Концепция взаимодействия различных видов транспорта, разработанная ЕС, имеет важное значение по той причине, что с ее помощью делается попытка оценить роль различных видов перевозок: оптимальное и устойчивое использование и сочетание различных видов транспорта.

67. В целом ряде исследований делается попытка оценить относительное экологическое воздействие различных видов грузового транспорта. Картина, которая вырисовывается в результате анализа этих различных исследований, в общих чертах носит цельный характер, несмотря на некоторые различия в абсолютных значениях, и подтверждает целесообразность давно сложившейся политики, которая направлена на переключение части груза с автомобильного транспорта на другие более устойчивые виды транспорта. В оценке, которая была недавно проведена Маккинном (McKinnon, 2007), однозначно подчеркивается преимущество перевозок в железнодорожном и водном сообщении по сравнению с перевозками автомобильным транспортом, как это видно из сравнения имеющихся средних значений выбросов CO_2 по четырем видам перевозок контейнеров из сборно-распределительных портов в сторону пунктов назначения во внутренних регионах (см. рис. 6.1).

Рис. 6.1

Расчетные средние значения выбросов CO_2 различными видами транспорта, осуществляющими грузовые перевозки



Источник: взято в адаптированном виде из источника McKinnon (2007).

68. Концентрируясь только на конкретных транспортных маршрутах межконтинентальных производственно-сбытовых цепочек, важно не терять из виду более обширную картину этого

явления, поскольку отдельные участки производственно-сбытовой цепочки отнюдь не дают возможность составить полное представление об эффективности всей цепочки. Поэтому целесообразно, насколько это возможно, рассматривать сквозные транспортные потоки с учетом их структурных звеньев, что как раз и позволяет определить наиболее важные звенья всей цепочки с точки зрения устойчивости и определить улучшения, которые позволят снизить воздействие на окружающую среду в целом. Эти улучшения могут относиться к конкретным участкам производственно-сбытовой цепочки (например, переключение перевозок с одного вида транспорта на другой) или могут предполагать изменение всей структуры производственно-сбытовой цепочки.

69. Кроме того, следует иметь в виду, что в таблице приведены средние значения и что в реальных условиях уровни выбросов CO₂ будут в значительной мере зависеть от характеристик транспортного потока, в частности от числа перевозимых контейнеров и эффективности и скорости транспортной операции. В настоящее время внимание все чаще и чаще обращается на такие вопросы, как выявление и анализ различных факторов, которые воздействуют на потребление энергоносителей и связанные с ними выбросы в случае различных видов грузовых перевозок. Это дает возможность глубже понять изменчивость показателей, связанных с энергопотреблением и загрязнением окружающей среды. В более раннем исследовании IFEU/SGKV (2002) потребление энергии и соответствующие выбросы CO₂ проанализированы несколько подробнее, но только для автомобильного транспорта и комбинированных железнодорожно-автомобильных перевозок, осуществляемых с использованием интермодальных технологий в отношении ряда устоявшихся транспортных маршрутов для перевозок "от двери до двери". Менее важное значение имели такие факторы, как маневровая работа, перевалка грузов с одного вида транспорта на другой и рельеф местности. В шести из 19 рассмотренных коридоров выбросы CO₂ в результате комбинированных перевозок оказались на 50% ниже аналогичных показателей для автомобильного транспорта в расчете на единицу груза, на семи - в пределах от 50% до 80% и на последних шести - от 85% до 103% от совокупных выбросов автомобильным транспортом. В то же время это исследование достаточно четко обнаруживает значительное постоянство показателей интермодальных перевозок в автомобильно-железнодорожном сообщении. Было обнаружено, что самым важным фактором, оказывающим влияние на уровень выбросов, является источник энергии. Другими факторами, которые имеют весьма важное значение, являются порожний вес, соотношение между полезной грузоподъемностью и весом тары, фактор загрузки и расстояние/объезд. Хотя акцентирование внимания на конкретных реальных потоках позволяет обеспечить репрезентативность данных, все же в случае этих анализов нужен целый ряд допущений, которые могут существенно повлиять на результаты. Совершенно естественно, что относительная эффективность различных видов транспорта может со временем измениться в связи, например, с введением в действие новых правил или технологий.

70. Есть данные, подтверждающие, что в настоящее время сами порты выступают с инициативой по повышению устойчивости производственно-сбытовых цепочек. Например, во Всемирной декларации портов по вопросу об изменении климата (C40 Cities, 2008) признается, что порты выполняют функции сборно-распределительных центров в глобальных производственно-сбытовых цепочках, что дает им возможность воздействовать на экологические показатели работы транспорта. Один из разделов этой Декларации посвящен внутриконтинентальным перевозкам, в случае которых предлагаются следующие три меры:

- a) использование эффективных и новаторских систем логистики в целях уменьшения потребности во внутриконтинентальных перевозках;
- b) поощрение и стимулирование переключения перевозок на более экологически чистые и экономичные виды транспорта;
- c) стимулирование улучшений экологических показателей работы всех видов транспорта.

71. Кроме того, на уровне портов предполагается, что те из них, которые подписали вышеупомянутую Декларацию, должны определить количественные параметры, установить целевые задания и разработать систему проверки выбросов CO₂ в результате работы портового хозяйства.

D. Конкретные проблемы и задачи, стоящие перед странами, не имеющими выхода к морю

72. Что касается государств - членов ЕЭК ООН, не имеющих выхода к морю, особенно стран с формирующейся рыночной экономикой в Центральной Азии, то перед ними стоят вполне конкретные проблемы. Выхода к морю не имеют 20 стран ЕЭК ООН, включая одну - Узбекистан, которая, образно говоря, не имеет выхода к морю вдвойне (т.е. ни одно из сопредельных государств не имеет береговой линии, в результате чего для выхода к порту необходимо пересечь две другие страны). Показатели, отраженные в приложении II и проанализированные в разделе VI.B (т.е. ЛПЭ, показатель трансграничного товарообмена и показатель стимулирования торговли), указывают на трудности, с которыми сталкиваются страны, не имеющие выхода к морю (выделены курсивом красным цветом в каждой из таблиц). Из всех стран - членов ЕЭК, которые не охвачены ни одним из этих показателей, четыре не имеют выхода к морю (т.е. Андорра, Лихтенштейн, Сан-Марино и Туркменистан). Кроме того, следует иметь в виду, что протяженной береговой линии или грузового порта не имеет Босния и Герцеговина. В принципе, существует достаточно четкая взаимосвязь, позволяющая объяснить, почему страны, не имеющие выхода к морю, обычно имеют меньший рейтинг по обоим показателям, нежели страны с береговой линией. Кроме того, существует заметное различие и между странами, не имеющими выхода к морю, которые расположены в Центральной Европе и Центральной Азии, в том плане, что показатели работы первой группы, как правило, выше показателей второй группы. Таким образом, хотя страны, не имеющие выхода к морю, могут находиться в неблагоприятном положении в целом, тем не менее другие факторы, связанные с эффективностью транспортных систем и пограничных переходов, могут, судя по всему, привести к ослаблению или усилению этого недостатка, обусловленного отсутствием прямого доступа к портам.

73. Высокие расходы, связанные с товарообменом со странами с формирующейся рыночной экономикой, расположенными в Центральной Азии, находят четкое подтверждение: чрезмерно высокие расходы, медленный транзит и большое число требуемых документов. Эти проблемы признаются в качестве факторов, сдерживающих развитие экономики этих стран, и рассматриваются в Алматинской программе действий (АПД) и в рамках работы по упрощению перевозок по линии Специальной программы Организации Объединенных Наций для стран Центральной Азии (СПЕКА).

74. Существенное влияние на функционирование системы внутриконтинентальных транспортных потоков, пересекающих международные границы на пути к портам или из них, оказывает эффективность пограничных переходов. Это - как раз тот фактор, с которым страны, не имеющие выхода к морю, сталкиваются в любом случае. Задержки на пограничных переходах оказывают несоразмерное воздействие на такие страны, поскольку у них нет непосредственного доступа к какому-либо одному или нескольким морским портам, в связи с чем им необходимо пересекать сухопутную границу, в то время как страны с береговой линией имеют возможность развивать, по крайней мере теоретически, систему прямых перевозок. Ряд учреждений, включая Всемирный банк (2008b) и Всемирный экономический форум (2008), продолжают концентрировать внимание на этом вопросе в попытке дать указанным выше проблемам количественное выражение и определить рейтинг стран по результатам их работы: этот момент будет рассматриваться в следующих разделах доклада. Многие из этих проблем носят административный характер (Ranger, 2009) и относятся к эффективности и прозрачности используемых процедур; в то же время другие вопросы относятся к транспортной инфраструктуре и потенциалу обслуживания (например, недостаточный уровень эксплуатационной совместимости между инфраструктурой железнодорожного транспорта и системами эксплуатации. Если в рамках ЕС многие административные препятствия уже устранены, то на других пограничных переходах проблемы, притом существенные, все еще остаются: например, на пограничных переходах, которые используются для пропуска автомобильного транспорта в Россию или из России, задержки обычно составляют порядка 12-24 часов (и более). В своей работе

Пекалис (Pekalis, 2009) сообщает, что в 2007 году на одном пограничном переходе между Латвией и Россией в очередях в среднем скапливается до 700 грузовых автотранспортных средств, хотя в 2008 году этот показатель снизился до 410 транспортных средств. Такие задержки могут оказывать существенное воздействие на надежность работы производственно-сбытовых цепочек, причем не в самую последнюю очередь по причине непредсказуемости задержек на контрольно-пропускных пунктах. Вместе с тем, если говорить в общих чертах, то пограничные переходы для пропуска автомобильного транспорта, судя по всему, создают меньше проблем, чем железнодорожные пограничные переходы, где существуют присущие им гораздо большие препятствия, связанные с эксплуатационной совместимостью на международном уровне. Примеры инициатив, которые позволяют сократить задержки на пограничных переходах и осмыслить связанный с ним уровень неопределенности, указаны в главе VII.

Е. Наличие и качество данных

75. Дальнейшее расширение ЕС привело к тому, что все большее число стран - членов ЕЭК ООН начинают использовать стандартные методы сбора данных, разработанные Евростатом. В таблице 6.1 кратко излагаются наборы соответствующих данных, которые в настоящее время собираются по линии Евростата.

Таблица 6.1
Данные, которые собираются в настоящее время в ЕС

Вид перевозок	Правовое основание	Данные о перевозках между портом и внутренними регионами
Грузовые перевозки морским транспортом	Директива 95/64/ЕС	Погрузка и разгрузка грузов в портах по типу груза, портам отправки/назначения
Грузовые перевозки автомобильным транспортом	Правила 1172/98	Погрузка и разгрузка грузов в регионах НТЕС-3 по типу грузов и отправок (на выборке)
Грузовые перевозки железнодорожным транспортом	Правила 91/2003	Погрузка и разгрузка грузов в регионах НТЕС-2 каждые пять лет; тип грузов и отправок на страновом уровне
Грузовые перевозки внутренним водным транспортом	Правила 1365/2006	Погрузка и разгрузка грузов в регионах НТЕС-2 по типу грузов и контейнеров
Грузовые перевозки воздушным транспортом	Правила 437/2003	Погрузка и разгрузка грузов и почтовых отправок в аэропортах; аэропорт отправки/назначения

Источник: Eurostat (2009a)

76. По данным Евростата, в настоящее время проводится сбор на согласованной основе следующей информации, касающейся перевозок в интермодальном сообщении:

- а) предшествующий или следующий вид транспорта для перевозки интермодальных единиц (т.е. контейнеров, съемных кузовов и полуприцепов); это позволит четче описать параметры грузопотока вдоль всего транспортного маршрута, а не на индивидуальном участке перевозки данным видом транспорта;
- б) эффективность работы перевалочных терминалов (например, время ожидания);
- в) критерии, связанные с выбором вида транспорта, позволяющие принимать обоснованные решения по поводу того, какой из видов транспорта - железнодорожный, внутренний водный и морской - могут быть более привлекательными для дополнения автомобильных перевозок.

77. Несмотря на эти недостатки, Евростат периодически публикует соответствующий статистический документ, посвященный использованию грузового транспорта в ЕС (Eurostat, 2008b). Проблема наличия данных означает, что получаемая картина носит неполный характер даже в случае таких основных параметров, как доля данного вида транспорта в общем объеме перевозок (Eurostat, 2008b). Например, данных о внутреннем водном транспорте нет вообще, а некоторые страны просто не в состоянии представить используемую транспортную статистику по автомобильному и железнодорожному транспорту. В тех случаях, когда всеобъемлющей национальной статистики нет, существующие методологии зачастую различаются, что затрудняет сопоставление на международном уровне.

78. На рис. 6.2 иллюстрируется стратегия, которую разработал Евростат в целях дальнейшего улучшения сведений о перевозках в интермодальном сообщении на основе данных, которые содержатся в упомянутых ранее правовых актах. В дополнение к работе по согласованию обследований товарных потоков в районе ЕС, принимаются и меры во взаимодействии с ГД ТРЭН в целях определения способов, с помощью которых можно было бы собирать дополнительные данные среди коммерческих предприятий. Евростат также сотрудничает с целым рядом других организаций (включая ЕЭК ООН) в порядке выяснения возможностей для дальнейших улучшений. Конечной целью этой работы является переход к сбору не столько статистики перевозок в интермодальном сообщении, сколько к сбору данных, позволяющих разработать показатели эффективности системы логистики и взаимодействия различных видов транспорта. При этом речь в первом случае идет о том, чтобы лучше понять не столько работу транспорта как таковую, сколько динамику транспортных потоков в целом. Следует надеяться, что в этой связи может быть выработано единое мнение по поводу необходимости в дополнительных статистических данных и их использования.

Рис. 6.2
Стратегия Евростата в области интермодальной транспортной статистики



Источник: Eurostat (2009a).

79. Естественно, отдельные страны ЕЭК ООН как в ЕС, так и за его пределами, собирают и публикуют свои собственные данные. Например, целый ряд стран (например, Швеция, Франция, Соединенные Штаты) проводят обследования товарных потоков и обследования среди грузоотправителей в дополнение к публикации транспортной статистики в разбивке по видам транспорта, что позволяет глубже понять динамику грузопотоков. Однако такие обследования, как правило, весьма обременительны: по мнению Евростата (Eurostat, 2009a), для проведения такого обследования в Соединенных Штатах требуется приблизительно 805 000 часов работы. Ключевой проблемой, связанной с разработкой наборов данных по конкретным странам, является трудность в проведении сопоставления по странам, что обусловлено недостаточным соответствием методологий, периодов времени, охвата данных и т.д.

Ф. Резюме

80. В результате рассмотрения четырех вопросов, которые были поставлены в начале этой главы, был определен и проанализирован целый ряд вопросов, которые играют исключительно важную роль в деле понимания эффективности транспортных связей между портами и внутренними регионами. В частности, отсутствие согласованных данных хорошего качества не дает возможности хорошо разобраться в воздействии различных факторов на показатели работы транспорта на внутриконтинентальных маршрутах и определить программные приоритеты на основе фактических данных в целях принятия соответствующих мер. В этой связи существует необходимость разработки комплексной методики оценки, которая позволила бы должным образом оценить роль транспорта в функционировании производственно-сбытовых цепочек и его вклада в повышение конкурентоспособности стран. В следующем разделе рассматриваются примеры передовой практики в вопросах повышения эффективности и устойчивости перевозок на внутриконтинентальных маршрутах.

VII. ПЕРЕДОВАЯ ПРАКТИКА В ОБЛАСТИ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ И УСТОЙЧИВОСТИ ПЕРЕВОЗОК НА ТРАНСПОРТНЫХ СВЯЗКАХ МЕЖДУ ПОРТАМИ И ВНУТРЕННИМИ РЕГИОНАМИ

A. Введение

81. В настоящей главе излагается целый ряд важных инициатив, имеющих отношение к "передовой практике" и направленных на повышение эффективности и зачастую устойчивости перевозок грузов на внутриконтинентальных маршрутах. Цель содержащегося здесь анализа заключается в освещении ряда примеров, которые являются отражением передовой практики в различных аспектах перевозок по внутриконтинентальным связкам и которые могли бы войти в соответствующий комплекс мер, подлежащих применению в зависимости от обстоятельств в различных ситуациях и местах. В целях изложения эти инициативы сгруппированы по следующим шести темам:

- a) инициативы в целях удовлетворения потребностей торговли в условиях снижения расстояния перевозки до минимума;
- b) инициативы по созданию и использованию внутриконтинентальной транспортной инфраструктуры;
- c) инициативы в целях обеспечения эффективного и устойчивого использования различных видов транспорта;
- d) инициативы, связанные с трансграничными перевозками и созданием партнерств;
- e) инициативы по сокращению задержек на пограничных переходах, не связанных с транспортом;
- f) наличие данных.

82. Распределение вышеупомянутых инициатив по конкретным темам в некоторых случаях носит в общем и целом произвольный характер с учетом того, что некоторые темы в значительной мере накладываются друг на друга. Каждая из этих тем рассматривается в этой главе по очереди.

B. Инициативы в целях удовлетворения потребностей торговли в условиях снижения расстояния перевозки до минимума

83. В принципе можно допустить, что ключевой целью организации и осуществления грузовой транспортной работы является удовлетворение потребностей в перевозке грузов из пункта происхождения в пункт назначения в условиях выполнения минимального объема транспортной работы. В самом упрощенном виде это можно сделать за счет сведения расстояния перевозки до минимума, как это имеет место в случае базовой концепции так называемых "пищевых миль". Однако к этому утверждению следует подходить осторожно, не пытаясь в него вложить тот смысл, что сокращение расстояния перевозки обязательно приведет к повышению эффективности и снижению воздействия на окружающую среду. Другие виды передовой практики, изложенные в следующих пунктах этого раздела, отражают целый ряд других переменных, которые оказывают воздействие на эффективность и устойчивость вдоль всей производственно-сбытовой цепочки.

1. Передавая практика: Контейнерная линия перевозки (КЛП)¹

84. В качестве центральноевропейской страны, не имеющей выхода к морю, Австрия в настоящее время в значительной мере зависит от внутриконтинентальных транспортных связей с северо-западными европейскими портами. Типичными примерами транспортных потоков из Азии является

¹ Источник: Via Donau (2006).

перевозка морским транспортом до Гамбурга и далее железнодорожным транспортом до Австрии. В исследовании КЛП рассматривается практическая осуществимость перевозок по альтернативному маршруту из Азии через Констанцу и далее по Дунаю. На рис. 7 показаны европейские участки этих двух маршрутов. В результате сравнения этого традиционного маршрута с предлагаемым альтернативным маршрутом исследование позволило установить, что общая продолжительность транзита через Констанцу будет такой же или, возможно, несколько меньшей по сравнению с существующим маршрутом через Гамбург. Кроме того, по данным исследования, выбросы CO₂ в расчете на один контейнер будут, по прогнозам, на 16% ниже, а общие расходы вдоль всей производственно-сбытовой цепочки могут быть меньше на 10-20%. Естественно, эти результаты зависят от характера используемых альтернативных услуг; данное исследование строилось на использовании в обязательном порядке целого ряда допущений, касающихся ключевых критериев. В последующих примерах передовой практики наряду с анализом в главе VIII эти вопросы будут рассмотрены еще раз.

Рис. 7.1

Альтернативный маршрут для производственно-сбытовой цепочки между Австрией и Азией через Дунай и порт Констанца



2. *Передовая практика: прямые железнодорожные перевозки из Китая в Европу*²

85. В порядке реагирования на увеличение объема товарооборота между Китаем и ЕС в январе 2008 года был введен в эксплуатацию на экспериментальной основе контейнерный состав для перевозки целого ряда потребительских грузов на маршруте Пекин-Гамбург. Сухопутное расстояние перевозки по железной дороге составило приблизительно 40% от обычной перевозки морским транспортом. Железнодорожный рейс протяженностью 10 000 км через шесть стран (Беларусь, Германию, Китай, Монголию, Польшу и Российскую Федерацию) занял 15 суток (по сравнению с обычной продолжительностью морской перевозки, которая составляет 35 суток). Сейчас в порядке продолжения этого успешного эксперимента разрабатываются планы по организации к 2010 году регулярных перевозок по этому маршруту с частотой один рейс в день. С учетом ограниченной провозной способности железнодорожного состава и разницы в цене за использование железной дороги, которая, по оценкам, составит 47%, можно утверждать, что железнодорожный транспорт вряд ли пошатнет доминирующее положение морского транспорта на маршрутах между Китаем и Северо-Западной Европой, однако в этом случае могут быть некоторые грузопотоки, которые позволят организовать регулярные рейсы. Кроме того, это может создать существенные возможности для сухопутных железнодорожных перевозок из Китая в государства - члены ЕЭК ООН, расположенные в Восточной Европе и Центральной Азии, что позволит более существенным образом сократить расстояние и время перевозки и обеспечить соответствующее снижение расходов по сравнению с морской перевозкой плюс перевозкой на внутриконтинентальных транспортных связях. Например, прямое железнодорожное сообщение между Китаем и Австрией может оказаться экономически устойчивой альтернативой использованию комбинации морского и внутреннего водного транспорта, указанной в предыдущем примере передовой практики. В зависимости от относительных показателей эффективности морского и железнодорожного транспорта можно было бы обеспечить существенное сокращение выбросов CO₂, а также в какой-то мере уменьшить выбросы других загрязняющих веществ за счет использования этого более короткого сухопутного железнодорожного маршрута (см. раздел VII.D).

С. **Инициативы по созданию и использованию внутриконтинентальной транспортной инфраструктуры**

86. Как правило, потребности во внутриконтинентальных перевозках на стратегическом уровне отдельно не рассматривались, а если и рассматривались, то это обычно делалось в преломлении к конкретному порту или конкретному виду транспорта. Сейчас есть данные, свидетельствующие о том, что эта ситуация начинает меняться и что внутриконтинентальные транспортные потоки все чаще и чаще рассматриваются с учетом различных видов транспорта либо в преломлении к странам/регионам, либо в преломлении к тому или иному маршруту. Для того чтобы повысить эффективность и устойчивость, к решению вопроса, касающегося обеспечения и использования транспортной инфраструктуры, необходимо подходить системно.

1. *Передовая практика: координация работы по модернизации железнодорожной инфраструктуры для обслуживания российских портов*³

87. С учетом географических масштабов Российской Федерации, которая располагает крупными морскими портами в северо-западном, южном и дальневосточном регионах, обеспечение связи между этими далеко отстоящими друг от друга регионами и основными внутриконтинентальными областями порождает значительные проблемы. Российские железные дороги, являющиеся государственным предприятием, разрабатывают масштабные инвестиционные предложения, которые, как ожидается, могут привести к увеличению грузооборота на железнодорожных

² *Источник:* Deutsche Bahn AG (2008).

³ *Источник:* Russian Railways (2009).

маршрутах, обслуживающих российские порты, в 2020 году в 2,5 раза по сравнению с 2007 годом; какая доля предполагаемого роста этих перевозок придется на перевозки в контейнерном сообщении, пока неясна. Если в качестве примера взять южный регион (т.е. Азов - Черное море и Северный Кавказ), то эти предложения предусматривают следующие инициативы в области инфраструктуры:

- a) новые железнодорожные связки, прежде всего в целях обхода узких мест;
- b) строительство второй колеи на существующих однопутных участках;
- c) электрификация маршрутов;
- d) создание новых или реконструкция существующих грузовых железнодорожных терминалов и сортировочных станций.

2. *Передовая практика: генеральный план развития грузовых перевозок и логистики ФРГ⁴*

88. По прогнозам, перевозки между морскими портами и внутренними районами в Германии должны увеличиться к 2025 году на 131% или почти в два раза по сравнению с прогнозируемым ростом грузовых перевозок в целом. В 2008 году правительство разработало детальный генеральный план развития грузовых перевозок и логистики, который построен на принципах, закрепленных в плане действий ЕС по развитию грузовых перевозок и логистики. Этот план ФРГ преследует следующие шесть основных целей:

- a) максимальное использование транспортной инфраструктуры;
- b) отказ от ненужных рейсов;
- c) переключение большего объема грузов на железные дороги и внутренние водные пути;
- d) модернизация транспортных магистралей и узлов;
- e) создание экологически чистого и климатобезопасного транспорта;
- f) создание нормальных условий труда и системы качественного обучения персонала в отрасли грузового транспорта.

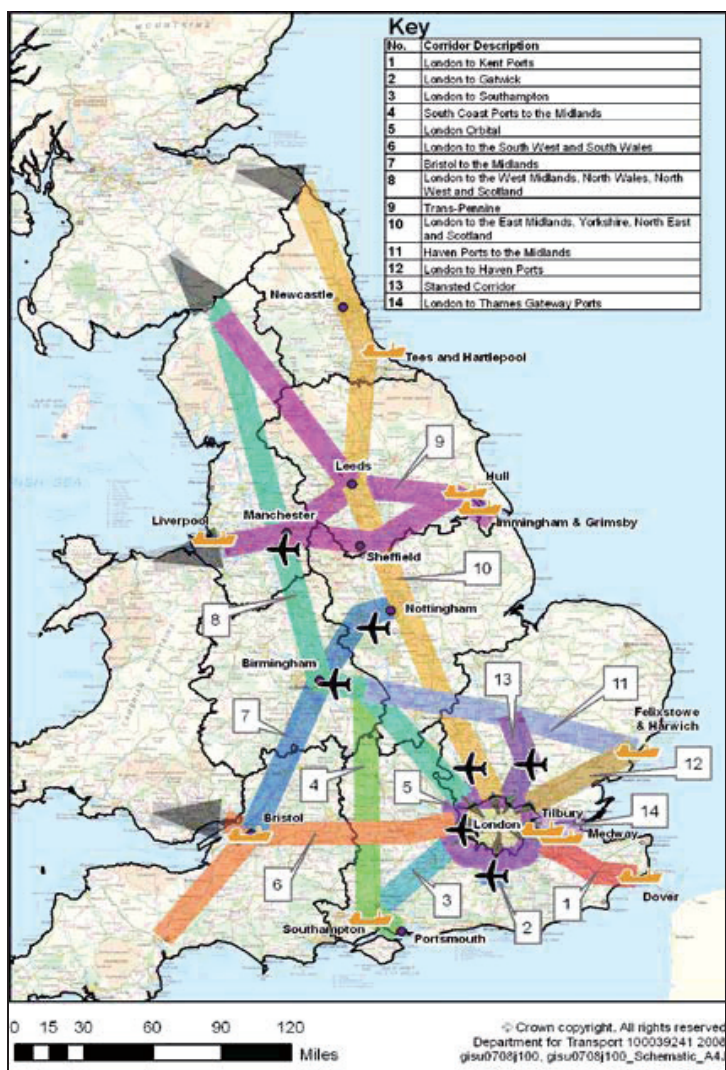
89. Всеобщая цель этого плана - придать сектору логистики ведущую роль и заложить основу его структуры для обеспечения устойчивой мобильности. Правительство Германии должно осуществить соответствующую стратегию развития системы национальных портов, ключевым аспектом которой явится координация инвестиций в схемы, которые играют важную роль на макроэкономическом уровне. В эту стратегию будет включен элемент приоритетного подхода к транспортным связям между основными портами и внутренними регионами, которые в настоящее время работают на пределе своих возможностей, с учетом создания - в качестве одного из возможных решений в тех случаях, в которых пропускная способность достигла критической точки, - новых объектов инфраструктуры или модернизации существующих объектов. Вместе с тем этот генеральный план строится на основе системного подхода, который также учитывает, например, распределение грузопотоков по альтернативным маршрутам и видам транспорта, более широкое применение информационных технологий в целях повышения эффективности использования существующей инфраструктуры, сотрудничество между морскими портами и операторами логистических центров в целях устранения недостатков и принятие мер по интернализации внешних издержек, связанных с работой транспорта. Еще одной предлагаемой мерой, которая соответствует принципам политики

⁴ *Источник: BMVBS (2008).*

ЕС, является разделением грузовых и пассажирских перевозок с целью создания основных маршрутов, на которых приоритет отдавался бы грузовым перевозкам. Кроме того, в генеральном плане нашла отражение и концепция взаимодействия различных видов транспорта (и связанная с этим важность интеграции различных видов транспорта), в которой сделан упор на создание грузовых сборно-распределительных пунктов и логистических центров. По планам, их консолидация и работа по перевалке грузов позволит повысить эффективность эксплуатации транспорта в различных звеньях производственно-сбытовых цепочек и использовать наиболее подходящий вид транспорта для перевозки в пределах каждого звена.

3. *Передовая практика: система стратегических транспортных коридоров и сквозных рейсов Великобритании⁵*

Рис. 7.2
Стратегические национальные коридоры грузовых перевозок Англии



90. Правительство Соединенного Королевства определило 14 стратегических национальных коридоров Англии (см. рис. 7.2), которые соединяют основные международные перевалочные пункты с основными городскими и промышленными районами.

⁵ *Источник:* HM Treasury (2006a); DfT (2008b).

91. С этими коридорами связаны два крупнейших контейнерных порта (Феликстоу и Саутгемптон) и работающий в особенно напряженном режиме паромный порт (Дувр), а также другие ключевые порты, такие как Ливерпуль, Бристоль и порты, расположенные на Хамбере и Тизе. Указанные коридоры рассматриваются в качестве исключительно важных для успешной экономической деятельности Соединенного Королевства. В этой связи принимаются соответствующие инвестиционные решения в целях укрепления потенциала этих коридоров по снижению воздействия на окружающую среду за счет мер, применяемых к различным видам транспорта на стратегическом уровне.

92. Программный подход к проблеме транспорта в Соединенном Королевстве развивается с 2006 года, когда было проведено исследование Эддингтона. В настоящее время все более широкое признание получает важность переноса акцента в транспортной политике с более традиционного подхода к разработке политики, ориентированного на интересы отдельных видов транспорта, на систему перевозок по всему маршруту. Создание надежной, эффективной, рентабельной и устойчивой системы международных сквозных перевозок считается исключительно важной для поддержания конкурентоспособности и производительности. Улучшение характеристик грузопотоков с использованием концепции сквозных перевозок и более глубокое знание узких мест - необходимый фактор, позволяющий обеспечить такое положение, при котором политика вмешательства будет ориентирована на те меры, которые окажутся наиболее эффективными в плане обеспечения преимуществ для пользователей транспорта. В целях дальнейшего анализа этой гипотезы Соединенное Королевство в настоящее время разрабатывает систематический подход к изучению грузовых перевозок на уровне производственно-сбытовых цепочек посредством создания соответствующей базы данных, которая позволит проанализировать сквозные перевозки грузов (и пассажиров) различными видами транспорта через основные международные перевалочные центры Соединенного Королевства. На сегодняшний день были опубликованы результаты трех анализов сквозных перевозок: грузовые перевозки в контейнерном сообщении (декабрь 2008 года); ролкерные грузовые перевозки (декабрь 2008 года); и воздушные перевозки (апрель 2009 года).

D. Инициативы, связанные с трансграничными перевозками и созданием партнерств

93. В продолжение анализа, содержащегося в предыдущем разделе, здесь рассматриваются примеры повышения эффективности и устойчивости транспортных операций на внутриконтинентальных связках.

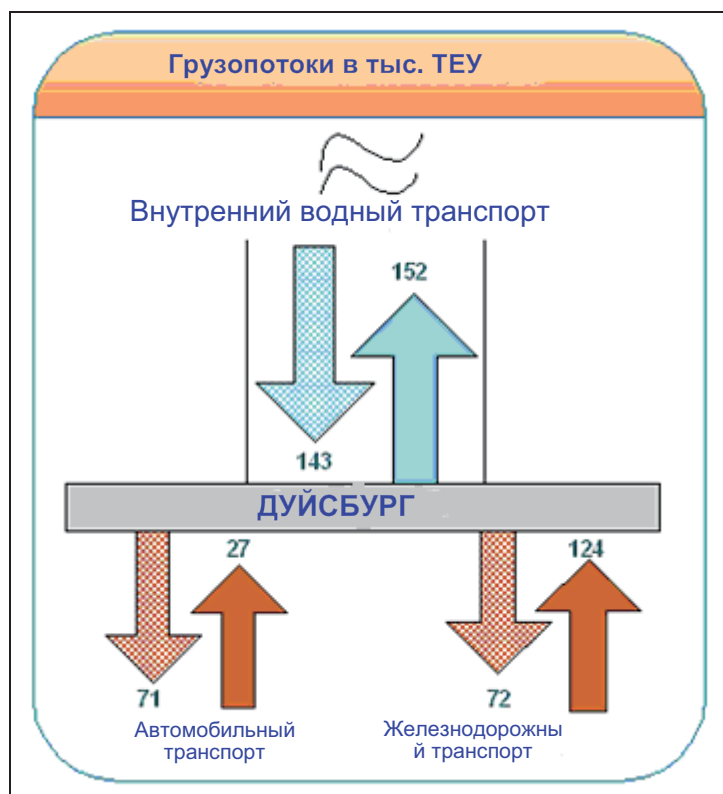
1. Передовая практика: обеспечение взаимодействия различных видов транспорта посредством создания "внутреннего порта"⁶

94. Наглядным примером концепции "внутреннего порта" является порт Дуйсбург, который подтверждает применимость концепции взаимодействия различных видов транспорта (см. раздел II.B). В этом случае контейнеры перевозятся внутрь страны из морских портов по Рейну в порт Дуйсбург в Рейнско-Рурский район Германии. Дуйсбург провел успешную работу по созданию благоприятных условий для морских судов каботажного плавания, а также для барж, используемых во внутреннем водном судоходстве, существенно расширив номенклатуру мест, связанных между собой водными видами транспорта. По данным, размещенным на вебсайте порта (<http://www.duisport.de>), в настоящее время действуют контейнерные судоходные линии, осуществляющие перевозки на короткие расстояния, которые связаны с целым рядом портов Соединенного Королевства, а также перевозки на баржах в Роттердам и Антверпен. Из рис. 7.3 видно, что в 2005 году в Дуйсбурге было обработано около 300 000 ТЕУ (в том и другом направлении), перевезенных внутренним водным транспортом. Две третьих этого объема приходились на фидерные железнодорожные перевозки. Это означает, что доля автомобильного транспорта в общем объеме перевозок была относительно низка.

⁶ Источник: HM Treasury (2006a); DfT (2008b).

Рис. 7.3

Грузопотоки через порт Дуйсбург в пересчете на 1 000 TEU, 2005 год



2. *Передовая практика: стимулирование увеличения объемов перевозок железнодорожным транспортом посредством либерализации рынка⁷*

95. ЕС рассматривает увеличение объемов международных перевозок грузов железнодорожным транспортом в качестве одной из политических целей по экономическим, экологическим и социальным соображениям. В течение последнего десятилетия он принял целый ряд мер в интересах железнодорожного транспорта, направленных на либерализацию рынка грузовых перевозок в железнодорожном сообщении, в особенности трансграничных перевозок. Компания "Ай-Би-Эм" провела анализ железнодорожных грузовых перевозок в странах ЕС (плюс Норвегия и Швейцария), цель которого состояла в определении и оценке степени либерализации рынка каждой из этих стран. Итоги этого анализа представлены в виде индекса либерализации (ЛИБ) железнодорожных грузовых перевозок; результаты исследования "Ай-Би-Эм" (IBM, 2007) показаны в таблице 7.1 и свидетельствуют о существенных различиях в пределах полученного диапазона.

96. Из восьми стран, которые были определены в этом плане в качестве прогрессивных, в семи увеличение объемов грузовых перевозок в период с 2004 по 2007 год выражается двузначными цифрами. Во многих из этих стран крупнейшим рынком, на котором отмечается этот рост, явился рынок контейнерных перевозок в порты и из них. Напротив, наиболее существенное снижение транспортной работы в течение этого периода наблюдается в Ирландии - единственной стране, которая отстает от общей тенденции и в которой в последние годы произошло существенное сокращение объема контейнерных перевозок в железнодорожном сообщении. Большинство стран (в общей сложности 18) были отнесены к категории стран, которые вписываются в график. В этой категории наблюдаются существенные колебания объемов железнодорожных грузовых перевозок как

⁷ Источник: IBM Global Business Services (2007); Eurostat (2009b).

по направлению, так и по масштабам изменений. Хотя в данном случае сделать однозначный вывод нельзя, все же можно вполне обоснованно утверждать, что открытие национальных рынков грузовых перевозок в железнодорожном сообщении для конкурентов является важным фактором расширения масштабов работы.

Таблица 7.1

Либерализация европейского рынка грузовых перевозок в железнодорожном сообщении и тенденции в области грузовых перевозок железнодорожным транспортом

Страна	Показатель ЛИБ за 2007 год (грузооборот железнодорожного транспорта)	Изменение грузооборота железнодорожного транспорта в тонно-км в % (2004–2007 годы)
Швеция	908	12
Нидерланды	887	24
Австрия	852	14
Соединенное Королевство	848	17
Швейцария	848	22*
Германия	844	33
Норвегия	836	21
Дания	811	(12)
Чешская Республика	798	8
Румыния	797	(8)
Португалия	797	13
Польша	786	(1)
Испания	785	(7)
Бельгия	780	2
Болгария	761	1
Словакия	756	(1)
Литва	744	24
Словения	743	14
Венгрия	740	16
Италия	734	14
Латвия	733	(2)
Финляндия	732	3
Франция	727	(7)
Эстония	727	(20)
Греция	690	41
Люксембург	688	(49)
Ирландия	458	(68)

Примечание к индексу ЛИБ: 1 000 – 800 – с опережением; 799–600 – в соответствии с графиком; 599–300 – с задержкой; * – данные за 2004–2006 годы.

3. *Передовая практика: обеспечение высоких показателей загрузки*⁸

97. В большинстве случаев грузовые транспортные операции производятся в условиях недоиспользования провозного потенциала, что оказывает воздействие на удельные транспортные расходы и выбросы вредных загрязняющих веществ в окружающую среду. Оба эти фактора представляют собой существенный фиксированный компонент независимо от коэффициента загрузки. По коммерческим и экологическим соображениям настоятельно необходимо стремиться обеспечить такое положение, при котором имеющийся провозной потенциал использовался бы в максимально возможной степени. Как правило, данных о коэффициентах загрузки контейнерных

⁸ *Источник:* Woodburn (2008).

поездов мало или вовсе нет, однако в 2007 году было проведено крупномасштабное исследование по товарным составам, обслуживающим четыре основных контейнерных порта Великобритании; коэффициенты загрузки в разбивке по различным портам и железнодорожным перевозчикам показаны в таблице 7.2.

98. В целом расчетный коэффициент загрузки составил 72%. Само по себе это означает, что объемы перевозимых грузов железнодорожным транспортом можно было бы увеличить более чем на одну треть, если бы эксплуатируемые в настоящее время составы загружались на все 100% их максимальной провозной способности, с тем чтобы не было нужды вводить в эксплуатацию дополнительные составы. Это обеспечило бы существенные преимущества по сравнению с использованием дополнительных составов, необходимых для удовлетворения потребностей в краткосрочном увеличении объемов перевозок, особенно в тех случаях, когда инфраструктура сети перегружена, а модернизация сопряжена с высокими расходами. Вместе с тем, если говорить о передовой практике, то следует иметь в виду, что в целом средний коэффициент загрузки колеблется в широких пределах. Тот факт, что обеспечить 100-процентные коэффициенты загрузки на практике удается редко, может вполне объясняться какими-то внутренними причинами, к тому же в любом случае полное использование провозного потенциала, как правило, является отнюдь не самым эффективным методом работы. Однако, если бы все другие перевозчики были в состоянии обеспечить коэффициент загрузки на уровне 90%, как у компании "Фёрст ГБРФ", то тогда объем железнодорожных перевозок увеличился бы на одну четверть. С учетом характера железнодорожных перевозок, осуществляемых по установленному расписанию и обладающих высоким провозным потенциалом (естественно, по сравнению с автомобильным транспортом), доведение коэффициента использования существующего потенциала до максимума предполагает настоятельную необходимость сотрудничества и планирования.

Таблица 7.2

Средний коэффициент использования провозного потенциала в ТЕУ в расчете на железнодорожный состав, порт или железнодорожного перевозчика

Порт	Средний коэффициент использования провозного потенциала в расчете на состав (число перевезенных ТЕУ в % от провозной способности)				
	"Фрайт-лайнер"	ЕВС	"Фёрст ГБРФ"	"Фастлайн"	Все перевозчики
Феликстоу	80,6	57,4	90,0	-	80,3
Саутгемптон	67,1	65,8	-	-	66,7
Тилбери	58,0	41,3	-	-	54,7
Теймспорт	80,4	-	-	54,0	73,8
Итого	73,4	61,7	90,0	54,0	72,2

Источник: Woodburn (2008).

4. *Передовая практика: снижение атмосферного загрязнения в результате работы автомобильного грузового транспорта в районе портов*⁹

99. Хотя большой объем работы по повышению устойчивости связан с изменением климата, все же следует иметь в виду наличие существенного загрязнения воздуха, обусловленного транспортной работой и на местном уровне. В Соединенных Штатах были приняты некоторые меры по ограничению воздействия, обусловленного загрязнением воздуха на местном уровне и перегруженностью дорог вокруг основных портов. Например, в 2003 году на калифорнийские порты Лос-Анджелеса, Лонг-Бич и Окленда было распространено действие новых правил (AB2650), которые имели целью повысить пропускную способность крупных портовых терминалов для грузовых автомобилей. Операторы терминалов подвергались штрафам в размере 250 долл. США за каждое транспортное средство, которое простаивало более 30 минут с двигателем, работающим на

⁹ Источник: Giuliano & O'Brien (2008).

холостом ходу, в очереди на въезд на территорию терминала. В качестве одного из вариантов, позволяющих избежать этих штрафов, руководители терминала могут увеличить продолжительность работы на въезде терминала до 65 или 70 часов в неделю (в зависимости от терминала) в целях разгрузки въездов на территорию терминала или ввести в действие системы предварительной записи на въезд в целях распределения сроков прибытия транспортных средств по времени. Однако для того, чтобы повысить эффективность этих правил, их действие необходимо распространить на время работы транспортных средств на холостом ходу на территории порта, поскольку это считается одним из более существенных факторов, содействующих загрязнению воздуха на местном уровне.

100. Более успешной инициативой в этом плане явилась система "OFFPeak", которая была введена в действие в 2005 году. Цель этой системы заключалась в распределении потоков грузовых транспортных средств, въезжающих на территорию крупных портов и покидающих ее, в течение большей части суток. За некоторыми исключениями, касающимися конкретных видов перевозок, со всех транспортных средств, которые выезжали или въезжали в порт в период с 8 час. 00 мин. до 17 час. 00 мин. с понедельника по четверг, взимался сбор в целях снижения транспортной нагрузки в размере 40 долл. США (впоследствии 50 долл. США). Воздействие этой меры оказалось даже более существенным, чем предполагалось: в течение первых 14 месяцев приблизительно 22-30% рейсов транспортных средств, на которые распространялась эта мера, переносилось на период спада интенсивности движения. Это позволило разгрузить дороги на территории портов в течение напряженных периодов в дневное время за счет более интенсивного использования автомобильной сети вокруг основных портов в часы спада интенсивности, что привело к сокращению уровня выбросов в расчете на транспортное средство.

101. Одной из причин этой конкретной проблемы, которая характерна для портов Соединенных Штатов, является ограниченный период работы терминалов. Во многих других странах ЕЭК ООН продолжительность работы портов в течение суток гораздо бóльшая, в результате чего такого скопления транспортных средств, прибывающих на территорию терминала, не происходит. В этой связи следует сказать, что многие порты в других районах также сталкиваются с проблемой перегруженности автомобильных дорог в районе портов, что, как следствие, приводит к загрязнению воздуха. Для того чтобы применить аналогичную систему в каких-нибудь портах ЕЭК ООН, периоды действия такой системы, имеющей целью разгрузить местные дороги и снизить уровень загрязнения воздуха, можно было бы адаптировать к часам работы портов и периодам перегруженности подъездных автомобильных дорог.

5. *Передовая практика: снижение уровня загрязнения воздуха в результате перевозки грузов водными видами транспорта*¹⁰

102. В марте 2009 года Управление по охране окружающей среды Соединенных Штатов (ЕРА) объявило о разработке радикальных планов кардинального снижения уровня выбросов вредных загрязнителей судами. Их цель заключалась в создании соответствующей зоны ограничения выбросов (ЕСА), которая фактически представляет собой буферную зону шириной 230 миль вдоль береговой линии Соединенных Штатов. По расчетам, к 2020 году эта мера позволит ежегодно спасти жизнь 8 300 человек в Соединенных Штатах и Канаде. Хотя эти предложения пока еще не ратифицированы Международной морской организацией (ИМО), все же предполагается, что с 2015/16 годов будут введены в действие новые технологии повышения качества топлива и контроля за выбросами. По сравнению с действующими глобальными стандартами ожидаемое сокращение уровня выбросов загрязнений составит:

- a) 98% содержания серы в дизельном топливе;
- b) 85% частиц в выбросах;
- c) 80% выбросов двуокиси азота.

¹⁰ Источник: ЕРА (2009).

103. С учетом протяженных береговых линий в остальной части региона ЕЭК ООН вполне возможно, что введение в действие меры, аналогичной ЕСА, приведет к существенному снижению загрязнения воздуха в прибрежных районах и, как следствие, позволит спасти жизнь многих людей.

Е. Инициативы, связанные с трансграничными перевозками и созданием партнерств

104. С учетом конкретных проблем, связанных с международными перевозками грузов в железнодорожном сообщении, значительный акцент в работе ставится на сокращение времени транзита и повышение качества перевозок. В этом плане пристальное внимание уделяется движению контейнерных составов, поскольку они, как правило, более чувствительны к фактору времени, нежели составы, осуществляющие перевозки грузов навалом, и в большей степени подвержены воздействию конкуренции со стороны других видов транспорта.

1. Пример передовой практики: скоростные перевозки Босфор-Европа¹¹

105. С начала 2008 года железнодорожные компании "АдриаКомби" и "Комбиферкер" эксплуатировали контейнерный состав, который совершал один рейс в неделю, на маршруте Любляна (Словения) - Стамбул (Турция). Этот сложный маршрут, который начинается в Словении и заканчивается в Турции, пересекает Хорватию, Сербию и Болгарию; как следствие, он проходит через ряд стран, являющихся и не являющихся членами ЕС, в результате чего пересечение границ вызывает особую проблему. В то же время многие из других проблем, возникающих на этом маршруте, аналогичны тем, которые характерны для внутренних транспортных потоков ЕС, таких как недостаточная степень эксплуатационной совместимости технических систем на международном уровне и несогласованные графики работы с той и другой стороны границы. По графику, этот состав должен проходить 1 577 км за 60 часов со средней скоростью всего лишь немногим выше 25 км/ч; для сравнения, автомобильный рейс по этому маршруту занимает 57 часов или более. В связи с различиями в системах электрификации, необходимостью использования на некоторых участках только дизельной тяги и отсутствием соглашений, регламентирующих эксплуатационную совместимость, в пути следования производится смена восьми локомотивов, в результате чего при пересечении границ могут быть длительные задержки. По оценкам за 2006 год, железнодорожным транспортом по этому маршруту перевозилось только 2% грузов.

106. Этот коридор может стать важным маршрутом в направлении Восток-Запад, который, в дополнение к улучшению связи Турции с рынком ЕС, может подтолкнуть к модернизации турецких портов в качестве сборно-распределительных центров грузопотоков между Азией и Европой. Любляна уже располагает хорошими железнодорожными связками, по которым производится перевозка грузов в сторону Германии и других стран ЕС, а маршрут Словения-Турция уже включен в общеевропейский коридор 10. Именно по этим причинам проводится работа по ускорению движения этого состава и повышению эффективности его работы. Экспериментальный прогон, который был произведен 16 и 17 марта 2009 года в приоритетном порядке по отношению к другим рейсам, показал, что время пересечения границ можно сократить за счет использования лишь трех локомотивов. В этой связи был разработан сквозной график движения, позволяющий покрыть этот маршрут за 37 часов; фактически указанный выше рейс был сделан за 35 часов, что на 40% меньше по сравнению с обычной продолжительностью перевозки. Для того чтобы обеспечить такую экономию времени на регулярной основе, потребуются провести работу по рационализации железнодорожных процедур и порядка пересечения государственных границ и принять общий принцип эксплуатационной совместимости локомотивов. В более длительном плане можно надеяться, что время рейса можно будет сократить до 25 часов, главным образом за счет модернизации инфраструктуры, а также за счет дальнейшего улучшения практических методов работы.

¹¹ Источник: Slovenske železnice (2009); Anon (2009).

2. *Передовая практика: железнодорожный грузовой коридор Роттердам-Генуя*¹²

107. Коридор Роттердам-Генуя представляет собой интересный пример практической реализации концепции на уровне коридора, которой отдается в настоящее время предпочтение в ЕС и других странах. Этот коридор проходит через четыре страны (см. рис. 7.4), обеспечивая обслуживание двух морских портов, шести внутренних портов и 40 интермодальных терминалов, и объединяет в своем составе пять организаций, в ведении которых находится железнодорожная инфраструктура. Ожидаемые преимущества от использования этого международного коридора включают повышение надежности перевозок на 26%, повышение пропускной способности железных дорог на 52%, сокращение продолжительности рейсов на 20% и снижение расходов по эксплуатации железнодорожной инфраструктуры на 10-15%. Значительным компонентом этой инициативы, прежде всего в плане инвестиций, является строительство новой железнодорожной инфраструктуры. Вместе с тем некоторые другие меры, которые были разработаны в этой связи, свидетельствуют о возможности получения существенных преимуществ при относительно небольших финансовых затратах. Как и в других случаях, здесь также предусматривается введение в эксплуатацию локомотивов, работающих на разных напряжениях, устранение потребности в смене тяговых единиц на границах и ускорение времени пересечения границ. В результате более масштабного решения организационных и эксплуатационных проблем были введены в действие другие "неовещественные" аспекты эксплуатационной совместимости, что позволит упростить процедуры, которые должны выполнять заказчики, и создать партнерства между теми, кто занимается национальными железнодорожными сетями. Важным фактором достижения этих результатов явилась политическая поддержка на высоком уровне со стороны правительств четырех стран. В этих целях была создана новая структура управления, предусматривающая еженедельные совещания в Германии соответствующих руководителей путевого хозяйства в целях поддержания должного уровня работы на этом транспортном маршруте. В результате более тесного сотрудничества и улучшения связей удалось добиться существенных улучшений при низких затратах по многим направлениям на раннем этапе проекта, таких как более полное согласование работы по составлению расписания на международном уровне, предусматривающее стандартную промежуточную корректировку дат на протяжении всего года, что ведет к более рациональной организации маршрутов составов. Кроме того, время, необходимое для пропуска специального международного состава по этому коридору, удалось в среднем сократить с 8,7 суток в марте 2007 года до 6,4 суток в мае 2008 года. Эти улучшения подтверждают, что многие вещи можно сделать относительно быстро, не вкладывая при этом в крупномасштабные проекты в области инфраструктуры существенные суммы денег. Приличные дивиденды может также принести политическая воля и более тесное сотрудничество. В более долгосрочном плане реализация этой концепции коридора может способствовать выявлению соответствующих узких мест на согласованной основе и введению в действие новых систем управления движением поездов единообразным способом, что должно еще больше повысить эффективность работы транспорта в этом коридоре.

¹² Источник: Brughts, (2009).

Рис. 7.4
Коридор Роттердам-Генуя



Г. Инициативы по сокращению задержек на пограничных переходах, не связанных с транспортом

108. В главе VI описываются зачастую существенные препятствия, которые встречаются на пограничных переходах. Это широко распространенная проблема, однако она особенно остро проявляется на границах тех стран, из которых одна или обе не являются членами ЕС. Если говорить в более общих чертах, то либерализация торговли в ЕС может служить своего рода эталоном, который можно было бы использовать для сокращения или устранения задержек на пограничных переходах, особенно тех, которые вызваны формальными процедурами пересечения границ. В предыдущих примерах передовой практики, которые были рассмотрены в этом разделе, нашли отражение меры по сокращению простоя на границах посредством, например, заключения соглашений по обеспечению эксплуатационной совместимости локомотивов, которые могут работать на различных напряжениях. Хотя в настоящем докладе основное внимание уделяется в первую очередь транспортным вопросам, тем не менее важно признавать воздействие на показатели работы транспорта на внутриконтинентальных связях и других факторов, например таможенных требований.

1. *Передовая практика: принципы сокращения задержек, обусловленных пограничными и таможенными правилами*¹³

109. С учетом того, что на государства - члены ВТамО приходится более 95% объема мировой торговли, эта организация располагает хорошими возможностями в деле выявления и распространения передовой практики, связанной с решением таможенных проблем на пограничных переходах. В этом качестве ВТамО разработала соответствующий комплекс основных принципов, имеющих целью упростить процедуры и сократить задержки на границах, обусловленные необходимостью соблюдения таможенных требований. Там, где эти принципы применяются, таможенная очистка на пограничных переходах производится быстрее и, что существенно важно, носит более предсказуемый и прозрачный характер, что ведет к повышению эффективности транспорта и снижению общих коммерческих расходов. Эти принципы включают:

- a) прозрачность и предсказуемость;
- b) стандартизацию и упрощение грузовой декларации и подтверждающих документов;
- c) ускоренные процедуры, на прохождение которых имеют право лица, не имевшие в прошлом нарушений правил;
- d) максимальное использование информационной технологии;
- e) минимальный контроль, необходимый для обеспечения соблюдения;
- f) использование принципа управления с учетом рисков на основе оперативных и адресных проверок;
- g) контроль, осуществляемый по результатам аудиторских проверок;
- h) согласованные меры вмешательства в тех случаях, которые относятся к компетенции других пограничных учреждений;
- i) партнерство с представителями торговли;
- j) процедуру проводки до прибытия, предусматривающая предварительное представление документации.

110. Акцент в работе на современные виды практики на пограничных переходах также делается Организацией по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ), которая обращает особое внимание на улучшение условий для внутриконтинентальных стран в регионе ЕЭК ООН. В настоящее время разрабатывается справочник по оптимальной практике при пересечении границ, который должен быть в скором времени опубликован. В нем содержатся практические вопросы и примеры способов повышения эффективности трансграничного товарооборота в условиях поддержания необходимого уровня таможенного досмотра и безопасности. Многие из этих примеров должны быть представлены, как ожидается, странами, не имеющими выхода к морю, которые расположены в регионе Центральной Азии.

G. Наличие данных

111. В главе VI подчеркиваются трудности, препятствующие более глубокому пониманию характера внутриконтинентальных перевозок в интермодальном сообщении, что обусловлено традиционным акцентом в официальной статистике на отдельные виды транспорта и отдельные транспортные участки, а также обременительным характером работы по проведению тщательных

¹³ *Источник: WCO (2009); OSCE (forthcoming).*

обследований на основе товарных групп. В этом разделе находят отражение два примера передовой практики, которые свидетельствуют о том, что знания можно улучшить с помощью относительно ограниченных ресурсов.

1. *Тематическое исследование: содержимое контейнеров, которые проходят через нидерландские порты*¹⁴

112. В ходе экспериментального исследования, которое проводилось в Нидерландах, изучались способы, с помощью которых можно получить более четкую картину работы контейнерных транспортных маршрутов и более точные сведения о видах перевозимых товаров путем объединения и анализа целого ряда существующих источников данных. Индивидуальные номера идентификации контейнеров регистрируются в самых различных источниках данных: таможенные данные в случае морского транспорта; информация о перевозке на баржах и система представления данных в случае внутреннего водного транспорта; и данные, которые представляются железнодорожными предприятиями. Сочетание этих источников позволяет отслеживать индивидуальные контейнеры, которые перевозятся в интермодальном сообщении. Кроме того, для таможенных целей регистрируется и содержимое контейнеров, хотя эта регистрация производится в произвольной текстовой форме, а не в соответствии с заранее установленной товарной классификацией.

113. Это экспериментальное исследование дало обнадеживающие результаты, особенно в части кодирования текстового описания товаров, которое в случае 60-75% контейнеров производится автоматически с высокой степенью точности. Само по себе это дает возможность получить значительный объем информации без затраты больших усилий, а также позволяет концентрировать внимание на выборке оставшихся незакодированными контейнеров для дальнейшего улучшения статистического охвата. Что касается анализа транспортных цепочек, то на сегодняшний день возможность идентифицировать операции по перевалке грузов с одного вида транспорта на другой ограничивается проблемами, связанными с качеством данных (например, практически в половине проанализированной статистики железнодорожного транспорта не зарегистрирована цифра, указывающая на количество контейнеров; некоторые перевозки, выполненные внутренним водным транспортом, учитываются дважды). С учетом того, что это было лишь экспериментальное исследование, полученные результаты вселяют определенные надежды, поэтому вполне возможно, что адресные улучшения качества данных позволят существенно повысить точность статистики и принимать решения на основе более подробных и точных сведений о параметрах грузовых потоков.

2. *Тематическое исследование: метод Германии*¹⁵

114. Подход Германии к этому вопросу имеет целью улучшить сведения о параметрах интермодальных транспортных потоков в привязке к конкретным портам, не прибегая в этих целях к обследованиям товарных потоков, которые обычно связаны с проведением большой работы. В результате объединения существующей транспортной статистики в разбивке по видам транспорта: морскому, железнодорожному, внутреннему водному и автомобильному, подкрепленной результатами опросов, которые были проведены экспертами в портах, можно получить более подробную информацию о рыночной доле того или иного вида транспорта и пунктов отправки и назначения грузов. В этом примере собираемая информация носит не столь детальный характер, как в случае изложенного выше примера с Нидерландами, однако он сопряжен даже с еще меньшими затратами и может явиться подходящим эталоном, который можно было бы использовать для получения стандартной информации на международной основе в условиях ограниченных расходов и экономии времени, необходимого для сбора данных.

¹⁴ *Источник:* Smeets (2008).

¹⁵ *Источник:* Eurostat, 2009a.

Н. Резюме

115. Эти инициативные меры, касающиеся "передовой практики", подтверждают важность согласованного подхода, который зачастую предполагает необходимость сотрудничества с различными видами транспорта и трансграничного взаимодействия для преодоления традиционных барьеров, которые снижают эффективность транспортной работы на внутриконтинентальных связках. Многие из выявленных примеров передовой практики связаны с железнодорожным транспортом, поскольку именно здесь существуют, как правило, наибольшие препятствия на эксплуатационном и политическом уровнях. Что касается других примеров, то они относятся не только к конкретным видам транспорта, сколько к практическим методам работы, которые сказываются в целом на внутриконтинентальных перевозках различными видами транспорта. В следующей главе определяется и более детально рассматривается ряд ключевых вопросов, которые возникают в результате выявления этих примеров передовой практики, и излагаются некоторые из ключевых принципов, которые зачастую можно применить в других случаях.

VIII. ОБСУЖДЕНИЕ: КАКИЕ ШАГИ НЕОБХОДИМО ПРЕДПРИНЯТЬ В БУДУЩЕМ?

A. Введение

116. Данное исследование проводилось в условиях существенной неопределенности как с точки зрения глобальной экономической ситуации, так и с точки зрения программы работы по обеспечению устойчивости в связи с изменением климата и наличием ископаемых видов топлива. Если подходить к этой ситуации системно, то, вероятно, было бы целесообразно рассмотреть здесь те меры, которые позволяют существенно сократить глобальные масштабы производственно-сбытовых цепочек, и сосредоточиться на способах, с помощью которых можно было бы восстановить более локальные структуры снабжения и потребления. Однако этот подход выходит далеко за рамки настоящего доклада и в этой связи более подробно здесь не рассматривается; вместе с тем было бы вполне разумно рассмотреть этот вопрос в будущем, особенно в том случае, если поставки ископаемых видов топлива начнут сокращаться или станут запретительно высокими или если поставленные цели в области изменения климата будут однозначно несовместимы с дальнейшей глобализацией производственно-сбытовых цепочек. Перед авторами настоящего исследования ставились следующие пять целей:

- a) определить ключевые вопросы путем анализа существующих публикаций, посвященных эффективности работы морских портов и их связей с внутренними регионами;
- b) оценить основные тенденции на рынке контейнерных и паромных перевозок в регионе ЕЭК ООН, включая транспортные потоки между портами и внутренними регионами;
- c) определить соответствующие виды передовой практики в деле обеспечения эффективной и устойчивой перевозки грузов в направлении внутренних регионов и из них;
- d) рассмотреть способы, с помощью которых можно было бы решить конкретные проблемы, стоящие перед странами с формирующейся рыночной экономикой, которые не имеют выхода к морю;
- e) рекомендовать способы улучшения транспортных связей между морскими портами и обслуживаемыми ими внутренними регионами.

117. Первые четыре цели рассматриваются в настоящем разделе по очереди. На основе полученных выводов был разработан целый ряд рекомендаций, содержащихся в разделе IX, что, таким образом, и является конечной целью.

B. Ключевые вопросы, касающиеся эффективности работы морских портов и их связей с внутренними регионами

118. Анализ научной литературы и обзор современных принципов политики позволил четко установить, что транспортные связи между портами и внутренними регионами вызывают все большее беспокойство как с точки зрения производственно-сбытовых цепочек, так и среди специалистов по разработке политики. Бурный рост товарообмена в контейнерном (и паромном) сообщении через основные порты ЕЭК ООН оказывает значительную нагрузку на внутренние транспортные связки. С учетом того, что в настоящее время внутренние регионы в редких случаях обслуживаются каким-либо одним портом и что вместо этого их обслуживание оспаривается двумя или несколькими портами, которые ведут конкурентную борьбу в целях их обслуживания, портовые власти все больше заинтересованы в повышении эффективности работы транспорта на внутриконтинентальных маршрутах. Руководители логистических цепочек в настоящее время в значительно большей степени учитывают соответствующие параметры всего транспортного маршрута, а не его отдельных участков, поскольку порты со слаборазвитой системой транспортных

маршрутов могут потерять свой рынок в пользу конкурентов, которые эксплуатируют более эффективные транспортные связи. Сейчас появляется все больше и больше данных, подтверждающих, что внутриконтинентальные транспортные связи являются зачастую самым слабым звеном в логистической цепочке. Специалисты по разработке государственной политики, хотя и учитывают воздействие неэффективных транспортных операций на экономику, все же в настоящее время в большей степени занимаются вопросами реализации все более масштабной программы обеспечения устойчивости и проблемами, которые возникают в этой связи для международных производственно-сбытовых цепочек. В дополнение к традиционному акценту в работе ЕС на создание единого европейского рынка с учетом аналогичных процессов либерализации, которые также происходят в некоторых других странах ЕЭК ООН, сейчас появились еще и заботы по поводу изменения климата. Поэтому в данный момент акцент смещается в сторону интернализации расходов и надлежащего использования различных видов транспорта. Обеспечение сбалансированности целей в области развития и целей в области обеспечения устойчивости - одна из задач, которая ждет своего решения с учетом множества конфликтных ситуаций, которые до сих пор не урегулированы. Вероятность установления более жестких национальных и международных показателей выбросов парниковых газов и связанная с этим разработка углеродных балансов и предельных значений может, судя по всему, коренным образом изменить процесс принятия решений с учетом того, что целью этого процесса должно являться повышение эффективности и устойчивости производственно-сбытовых цепочек.

119. Во многих случаях неполные знания и нехватка сопоставимых и высококачественных данных затрудняет более глубокое понимание принципа воздействия различных факторов на показатели транспортной работы на внутренних связках. Здесь следует подчеркнуть важность более сбалансированного и комплексного подхода к различным видам транспорта, особенно в контексте разработки решений, которые являются более устойчивыми и в то же время более эффективными. В этой связи исключительно важно, чтобы нынешние усилия, направленные на повышение устойчивости производственно-сбытовых цепочек, не были принесены в жертву вследствие глобального экономического спада. Нынешняя экономическая ситуация является в какой-то мере отправной точкой для разработки нового подхода к внутриконтинентальным связкам, который бы способствовал повышению эффективности работы и в то же время позволил снизить воздействие на окружающую среду.

С. Основные тенденции на рынке контейнерных и паромных перевозок в регионе ЕЭК ООН

120. В главе V излагаются ключевые тенденции, сложившиеся на рынке контейнерных и паромных перевозок. Анализ этих тенденций осложнен существенной нехваткой данных, что не дает возможности получить точную картину динамики объема перевозок и понять, в частности, характер обусловленной ею транспортной работы на внутриконтинентальных связках. В тех случаях, когда высококачественные данные есть, они зачастую несовместимы в пространстве и/или во времени. Вместе с тем данное исследование позволило выявить целый ряд тенденций, которые имеют важное значение для определения эффективности транспортных связей между портами и внутренними регионами, и проанализировать последствия недостаточного понимания сложившейся ситуации в данный момент времени. Кроме того, в результате глобального экономического спада устойчивый рост деятельности, который наблюдался в течение последних десятилетий, судя по всему, после 2008 года приостановился. Пока еще слишком рано судить о возможных масштабах этого спада или его последствиях для грузооборота портов в регионе ЕЭК ООН, однако можно предположить, что благоприятные возможности по повышению эффективности и устойчивости за счет мер, которые будут приниматься в ответ на сложившуюся экономическую конъюнктуру, все же существуют.

D. Передавая практика в деле обеспечения эффективной и устойчивой перевозки грузов в направлении внутренних регионов и из них

121. В главе VII находят отражение многочисленные данные, подтверждающие наличие передовой практики в области грузовых перевозок между портами и внутренними регионами, которые сгруппированы по нескольким категориям инициатив:

- a) инициативы в целях удовлетворения потребностей торговли в условиях снижения расстояния перевозки до минимума;
- b) инициативы по созданию и использованию внутриконтинентальной транспортной инфраструктуры;
- c) инициативы в целях обеспечения эффективного и устойчивого использования различных видов транспорта;
- d) инициативы, связанные с трансграничными перевозками и созданием партнерств;
- e) инициативы по сокращению задержек на пограничных переходах, не связанных с транспортом;
- f) наличие данных.

122. Ключевой темой, которая просматривается в процессе анализа выявленных инициатив в области "передовой практики", является важность согласованного подхода, который зачастую предполагает необходимость сотрудничества между различными видами транспорта и трансграничного взаимодействия для преодоления традиционных барьеров, которые приводят к снижению эффективности транспортной работы на внутриконтинентальных связках. Транспортные потоки в направлении внутренних регионов в настоящее время все чаще и чаще рассматриваются на более системной основе с учетом интересов различных видов транспорта и с акцентом либо на страны/регионы, либо на транспортные коридоры. Хотя этот доклад в первую очередь посвящен транспортным вопросам, тем не менее, здесь важно признавать воздействие и других факторов (например, таможенных требований) на эффективность транспортной работы на внутриконтинентальных маршрутах, в связи с чем в данное исследование были включены некоторые примеры передовой практики, не связанной с транспортом.

E. Решение конкретных проблем, стоящих перед странами с формирующейся рыночной экономикой, которые не имеют выхода к морю

123. Как указывается в разделе VI.D, в настоящее время существуют конкретные проблемы, имеющие непосредственное отношение к странам - членам ЕЭК ООН, которые не имеют выхода к морю, особенно к странам с формирующейся рыночной экономикой, расположенным в Центральной Азии. Показатели логистики и торговли, описанные в приложении II и проанализированные в разделе VI.B, дают некоторое представление о трудностях, с которыми сталкиваются страны, не имеющие выхода к морю. В целом существует достаточно сильная взаимосвязь, объясняющая причину, по которой страны, не имеющие выхода к морю, занимают более низкое место в рейтинге по обоим показателям, нежели страны с непосредственным доступом к морю. Кроме того, между странами, не имеющими выхода к морю, которые расположены в Центральной Европе и Центральной Азии, есть заметное различие в том плане, что эффективность работы первой группы выше по сравнению со второй. Высокие расходы, связанные с осуществлением товарообмена со странами с формирующейся рыночной экономикой Центральной Азии, находят очень четкое подтверждение: чрезвычайно высокие расходы, медленный транзит и большое число требуемых документов. Эти проблемы признаются в качестве факторов, сдерживающих развитие экономики этих стран. Страны, не имеющие выхода к морю, особенно должны быть заинтересованы в том,

чтобы воспользоваться преимуществами более широкого применения передовой практики, которые позволяют повысить эффективность внутриконтинентальных транспортных связей.

124. Существенное влияние на функционирование внутриконтинентальных транспортных потоков, которые пересекают международные границы по пути следования в порты или из портов, оказывает фактор эффективности работы пограничных переходов, и этот фактор страны, не имеющие выхода к морю, должны учитывать в обязательном порядке. Препятствия на пограничных переходах оказывают на такие страны несоразмерное воздействие, поскольку у них нет прямого выхода к одному или нескольким морским портам. Для этого им необходимо пересечь сухопутную границу, в то время как страны, располагающие береговой линией, имеют возможность развивать, по меньшей мере теоретически, прямые судоходные перевозки. Если многие из этих проблем носят административный характер и связаны с эффективностью и прозрачностью процедур, то другие касаются транспортной инфраструктуры и эксплуатационных возможностей (например, отсутствие эксплуатационной совместимости железнодорожной инфраструктуры и оперативных систем). Если сейчас в пределах ЕС многие административные препятствия устранены, то на других пограничных переходах остается еще много существенных проблем.

IX. ВЫВОДЫ

A. Введение

125. Этот раздел построен следующим образом. Сначала рассматривается соответствующий набор ключевых принципов процесса принятия решений на основе анализа основных проблем, который был проведен ранее. После этого предлагаются краткосрочные и долгосрочные меры по повышению эффективности работы транспортных потоков между портами и внутренними регионами. В заключение этого раздела подчеркивается важность поиска международных решений по преодолению традиционных националистических тенденций с целью обеспечить максимально высокий уровень координации программных мер, принимаемых всеми соответствующими субъектами деятельности. В ходе изложения материала в этом разделе рассматриваются и рекомендации по дальнейшим направлениям политики, касающейся транспортных связей между портами и внутренними регионами. Конкретные программные рекомендации и вопросы для дальнейшего обсуждения выделены курсивом и жирным шрифтом. Эти рекомендации ориентированы, главным образом, на повышение эффективности и устойчивости перевозок на внутриконтинентальных маршрутах в рамках существующей парадигмы международных производственно-сбытовых цепочек. Анализ в этом разделе сосредоточен, главным образом, на тех странах региона ЕЭК ООН, которые расположены в Европе, на Кавказе и в Центральной Азии; Северной Америке уделяется в настоящем исследовании не столь пристальное внимание в связи с тем, что она географически отделена от остальных стран ЕЭК ООН, и в связи с иными условиями работы транспорта, которые присущи Соединенным Штатам и Канаде. Вместе с тем здесь приняты во внимание результаты некоторых исследований, проведенных в последнее время по таким вопросам, как схемы и модели развития перевозок на внутриконтинентальных связках, которые используются в Северной Америке.

B. Ключевые принципы

1. *Взаимосвязь с существующей политикой*

126. Важно иметь в виду, что внутриконтинентальные связи с морскими портами существуют не сами по себе. Грузовые потоки в направлении портов и из них проходят по той же транспортной инфраструктуре, которая используется и для осуществления другой транспортной работы, и подчиняются тем же принципам политики и нормативного регулирования, которые воздействуют на способы материализации грузовых потоков на всей сети инфраструктуры. Поэтому эффективность и устойчивость внутриконтинентальных транспортных связей в существенной мере зависит от эффективности работы транспортной системы в целом. Во многих отношениях это выделение внутриконтинентальных связей в качестве отдельного вопроса является в какой-то мере искусственным, хотя оно помогает сконцентрировать внимание на конкретных параметрах, которые сказываются на работе транспортных цепочек, одним из звеньев которых являются порты.

Рекомендация: обеспечить включение транспортных связей между морскими портами и внутренними регионами в стратегические планы развития транспорта на национальном и международном уровнях

2. *Процесс разработки политики на основе фактических данных*

127. Для того чтобы конкурентоспособные рынки могли работать хорошо и без перекосов и для того чтобы процесс принятия решений строился на основе объективных данных, позволяющих спрогнозировать правдоподобные результаты, к портам и обслуживаемым ими внутриконтинентальным связкам необходимо подходить системно. Суть одной из ключевых проблем, которая была поднята в настоящем докладе, заключается в том, что имеющаяся статистика,

как правило, не совсем подходит для анализа интермодальных транспортных потоков. Поскольку в число государств - членов ЕС в настоящее время входит в общей сложности половина стран - членов ЕЭК, а также ряд других членов ЕЭК ООН и стран - кандидатов на вступление в ЕС, было бы целесообразно использовать осторожный подход, который заключался бы в поддержке текущего процесса разработки Евростатом соответствующих мер в области статистики и методологических подходов и их последующего использования в странах, не являющихся членами ЕС. Это можно было бы делать постепенно как с точки зрения конкретных стран, так и с точки зрения конкретных подходов, поскольку отдельные страны в состоянии собирать данные, которые соответствуют стандартным методам, с тем чтобы не возлагать на них чрезмерно обременительную работу по сбору большого объема необходимой информации. Поэтому в идеальном случае реальную дату начала соблюдения стандартных методов следует установить таким образом, чтобы это способствовало принятию необходимых мер.

Рекомендация: ЕЭК ООН следует и впредь участвовать в работе целевых групп Евростата по интермодальным перевозкам в целях разработки соответствующих мер и методологических подходов в области интермодальной статистики, которые должны быть приняты как странами - членами ЕС, так и странами, не являющимися членами ЕС.

128. Кроме того, в настоящем исследовании выделяются недостатки существующей системы статистики, ориентированной на конкретные виды транспорта, в том плане, что она не позволяет получить детальную информацию о характеристиках интермодальных транспортных цепочек, одним из звеньев которых являются внутриконтинентальные транспортные связи с портами. Процесс разработки обоснованной политики предполагает необходимость более глубокого понимания характера транспортных цепочек, которое должно достигаться за счет всеобъемлющих и сопоставимых данных. Вопросник ЕЭК ООН по связям между морскими портами и внутренними регионами, прилагаемый к настоящему докладу, представляет собой экономичный пример получения стандартной информации о контейнерных и ролкерных перевозках (включая пассажирские с колесной перегрузкой) в паромном сообщении, а также о качестве перевозок на связках, обслуживаемых одним видом транспорта (железные дороги, автотранспорт, баржи, морские перевозки на короткое расстояние и каботажные перевозки) и позволяет объединить имеющуюся транспортную статистику с информацией, представленной экспертами, которая характеризует качественные аспекты. Эту методологию можно использовать для описания и анализа соответствующих внутриконтинентальных связей как в прибрежных, так и внутриконтинентальных странах.

Рекомендация: на основе вопросника ЕЭК ООН по связям между морскими портами и внутренними регионами Рабочей группе по статистике транспорта (WP.6) следует собирать и обрабатывать согласованные статистические данные о ежегодных транспортных потоках в контейнерном сообщении между портами и внутренними регионами и о ролкерных перевозках (включая перевозки пассажиров с колесной перегрузкой) в паромном сообщении в странах - членах ЕЭК ООН, которые можно было бы использовать для обоснования процесса разработки политики в области транспорта на внутриконтинентальных связках.

129. В дополнение к пробелам в данных, это и другие исследования также позволили выявить необходимость в разработке комплексной методологии оценки важности вклада транспорта в национальную конкурентоспособность и определения слабых сторон в работе данной транспортной цепочки в целом.

Рекомендация: ЕЭК ООН следует приступить к разработке новой методики оценки, позволяющей выявлять узкие места и слабые стороны/сбои в работе транспортных систем и контрольных параметров эффективности систем транспорта и логистики в сравнении с аналогичными показателями стран, относящихся к одной и той же категории.

3. *Согласованный комплекс программных целей*

130. Как явствует из доклада, важную роль в работе транспортных связей между портами и внутренними регионами должен играть частный сектор. В целях обеспечения объективности и последовательности необходимо разработать согласованный комплекс программных целей, с тем чтобы предприятия частного сектора могли принимать такие решения, которые проявлялись бы в долгосрочном плане. Общая база, на которой можно было бы проводить работу по достижению этих программных целей, должна разрабатываться с учетом способов, которые поощряли бы частный сектор к работе на конкурентной и эффективной основе, и методов сведения до минимума негативных последствий транспортных перевозок на маршрутах, связывающих порты и внутренние регионы, причем не в самую последнюю очередь уровней выбросов CO₂. Используя фактические данные, содержащиеся в настоящем докладе, можно было бы разработать соответствующий комплекс программных целей на основе следующего подхода, как минимум в среднесрочном плане (рассмотрение возможного долгосрочного подхода см. раздел IX.D), в диапазоне от стратегического до оперативного:

- a) меры по содействию созданию эффективных и устойчивых сетей сборно-распределительных и фидерных портов для транспортных перевозок в морском сообщении в направлении региона ЕЭК ООН и из него;
- b) поощрение более широкого применения концепции взаимодействия различных видов транспорта в целях организации внутриконтинентальных перевозок на эффективной и устойчивой основе с большим упором на железнодорожный и водные виды транспорта;
- c) меры по повышению эффективности использования и работы каждого вида транспорта на внутриконтинентальных связках.

Вопрос, подлежащий дальнейшему изучению: изучить системы, которые позволили бы поощрять руководство портов к сведению до минимума негативного воздействия транспортных потоков между портами и внутренними регионами посредством использования сети сборно-распределительных и фидерных портов, улучшения взаимодействия различных видов транспорта и переноса акцента в работе на железнодорожный и водный транспорт, а также повышения эффективности использования и работы каждого вида транспорта на внутриконтинентальных транспортных связках.

131. Для логистических цепочек характерен высокий уровень сложности и постоянное развитие. Развитие конкурентоспособных рынков в условиях либерализации дает много преимуществ, но при этом приводит и к негативным последствиям. Поэтому программные цели должны строиться на принципах объективности и прозрачности. В практическом плане лица, определяющие политику, должны разработать соответствующую систему принципов, которые можно было бы положить в основу процесса принятия решений, касающихся организации грузовых потоков, соответствующими субъектами деятельности в рамках логистических цепочек. Недостаточное знание транспортной системы влечет за собой неопределенность конечных результатов тех мер, которые принимаются на политическом уровне, что порождает опасность принятия порочных решений теми субъектами деятельности, которые задействованы в производственно-сбытовых цепочках.

4. *Принятие политики и инициатив, соответствующих потребностям соответствующей ситуации*

132. Что касается различных частей региона ЕЭК ООН, то в этой связи важно признать тот факт, что их характеристики неодинаковы и что в этой связи неодинакова и степень целесообразности потенциальных решений. Создание подходящей транспортной инфраструктуры для обслуживания транспортных потоков на связках, соединяющих порты и внутренние (и другие регионы), является

однозначно важным моментом, поэтому в некоторых случаях работа по созданию новой и модернизации существующей инфраструктуры (т.е. "овеществленные меры") будет целесообразна. Пропускная способность транспортной инфраструктуры в регионе ЕЭК ООН варьируется в широких пределах, причем ее нехватка особенно ощущается в случае менее развитых стран и на трансграничных маршрутах в целом. Однако какого-либо единого решения, которое подошло бы для всех, или единого комплекса решений не существует, поэтому различные проблемы, которые встречаются на внутриконтинентальных связках, необходимо анализировать в контексте общих целей, однако с учетом достаточного элемента гибкости, который допускал бы принятие наиболее подходящих мер. Во многих случаях существенное улучшение можно обеспечить за счет применения так называемых "неовещественных" мер по внедрению передовой практики (см. раздел IX.C). В целом, разумной основой, на которой можно было бы строить оценку эффективности инициатив в деле улучшения показателей работы внутриконтинентальных транспортных связей может служить концепция взаимодействия различных видов транспорта и концепция транспортного коридора.

D. Краткосрочный план: меры по повышению эффективности и снижению воздействия на окружающую среду

133. Судя по всему, в настоящее время есть возможности для достижения в краткосрочном плане существенного прогресса на пути к повышению эффективности и устойчивости при небольших затратах за счет смещения акцента в работе на так называемые "неовещественные" меры. Для более глубокого понимания характеристик существующих транспортных цепочек, имеющих выход на морские порты, в разделе IX.B рассматривалась необходимость улучшения статистики перевозок в интермодальном сообщении. Однако совершенно очевидно, что наряду с этим для поощрения различных вариантов перевозок посредством разработки соответствующей политики и выбора этих вариантов теми, кто несет ответственность за решения, касающиеся грузовых перевозок, необходимо глубже понять принцип действия тех факторов, которые воздействуют на выбросы CO₂ в ходе выполнения различных видов транспортных операций. В настоящее время, когда проводится оценка транспортных маршрутов и видов транспорта, вопросы устойчивости зачастую тщательно не учитываются. Однако в тех случаях, когда они все же учитываются, решения в интересах снижения уровня выбросов CO₂ могут фактически привести к обратному результату. Хотя в случае железнодорожного и водных видов транспорта уровень выбросов CO₂, как правило, ниже, чем уровень выбросов автомобильным транспортом в расчете на перевезенную единицу груза, все же это верно не всегда, и именно поэтому важно лучше понять те ситуации, в которых использование автомобильного транспорта может дать в этом плане определенное преимущество. С учетом вышесказанного можно утверждать, что в настоящее время автомобильный транспорт используется для многих перевозок, для которых он подходит не самым лучшим образом либо с точки зрения эффективности, либо с точки зрения устойчивости.

134. Многие примеры современной практики, освещенные в разделе VII, можно было бы применить более широко в краткосрочном плане. В настоящее время можно добиться быстрых преимуществ по многим направлениям за счет принятия целого ряда указанных выше "неовещественных мер", которые относительно дешевы в реализации по сравнению с инвестициями в новую инфраструктуру. На примере "внутреннего порта" Дуйсбурга видно, что можно сделать за счет более полной интеграции терминалов в пределах данного внутреннего региона. Следует также рассмотреть меры по более грамотному использованию транспортной системы (например, для сглаживания пиковых нагрузок и "провалов" в спросе в целях более эффективного использования ресурсов), что зачастую можно обеспечить за счет совершенствования информационных систем и создания партнерств. Исключительно важным вопросом, который рассматривается более подробно в разделе IX.5, является усиление координации на международном уровне. Однако в этом случае необходимо в обязательном порядке уделять пристальное внимание конкретным инициативам по улучшению трансграничной координации и устранению барьеров на пути грузовых перевозок в целях повышения эффективности

производственно-сбытовых цепочек и снижения уровня неопределенности в части продолжительности транзита.

Рекомендация: содействовать улучшению координации работы по увеличению провозной способности контейнеровозов с аналогичной работой по увеличению пропускной способности инфраструктуры морских портов и их транспортных связей с внутренними регионами

Рекомендация: продолжать работу по поощрению внедрения передовой практики на пограничных переходах. Это позволит повысить эффективность внутренних транспортных связей в целом, но в особенности в странах, не имеющих выхода к морю, которые не являются членами ЕС

135. Устойчивость является одним из ключевых факторов, который необходимо учитывать в попытке оказать влияние на способы организации транспортных потоков. Если пользоваться нынешними традиционными приемами, то можно утверждать, что меры, способствующие консолидации грузов, перевозимых по конкретным коридорам, обеспечивают более широкие возможности организации эффективных транспортных операций с помощью железнодорожного или водных видов транспорта. Такие меры, как правило, позволяют сохранить доминирующее положение существующих транспортных связей, обслуживаемых данным портом, что может подтолкнуть к выполнению перевозок по внутриконтинентальным участкам внутренними видами транспорта на более дальние расстояния. Если это будет делаться эффективно, то данное решение может быть относительно устойчивым, однако в более долгосрочном плане, возможно, было бы целесообразно рассмотреть альтернативную модель внутриконтинентальных перевозок, причем не в последнюю очередь по той причине, что пропускная способность порта или обслуживаемого им внутреннего региона может достичь физического предела.

Вопрос, подлежащий дальнейшему рассмотрению: оценить относительные преимущества дальнейшего развития сборно-распределительных портов или какой-либо иной альтернативной региональной концепции наряду с целесообразностью развития иерархической сети, которая строилась бы на основе морского транспорта, с более короткими внутриконтинентальными маршрутами

136. В общем и целом, в краткосрочном плане можно добиться существенного повышения эффективности и устойчивости работы транспортных связей между портами и внутренними регионами - притом за счет небольшого объема ресурсов - посредством переноса акцента в работе на "неовещественные" меры, которые направлены на более эффективное осуществление политики, использование правил и укрепление сотрудничества между различными субъектами деятельности, которые зачастую работают в рамках в какой-то мере разобщенной системы. Естественно, есть случаи (особенно в странах, не имеющих выхода к морю, которые расположены в ВЕКЦА и ЮВЕ), в которых требуется существенный капитал и больше времени на разработку и осуществление в зависимости от характера проблемы. Вместе с тем не следует считать, что крупные проекты в области инфраструктуры являются всегда самым подходящим решением.

D. Долгосрочные меры: оспаривание традиционных методов - новая модель внутриконтинентальных перевозок?

137. В более долгосрочном плане можно и, как представляется, нужно поощрять или форсировать создание "идеальной" системы транспортных связей между портами и внутренними регионами, которые обеспечивали бы принятие решений, ориентированных на повышения эффективности и устойчивости. С одной стороны, можно было бы принять подход на основе мер вмешательства, который заключался бы в существенном воздействии государственного сектора на характер транспортных потоков на связках между портами и внутренними регионами путем непосредственного вмешательства в развитие инфраструктуры портов и внутриконтинентальных

связок, разработки правил, регулирующих использование соответствующих видов транспорта или расстояния перевозки, допустимые в случае некоторых транспортных потоков, и т.д. С другой стороны, можно было бы разработать соответствующую систему, которая позволяла бы поощрять компании производить "здоровый" (т.е. эффективный и, самое главное, устойчивый) выбор производственно-сбытовых цепочек в привязке к портам и внутриконтинентальным связкам. Это предполагает необходимость всесторонней разработки надежной нормативно-правовой и тарифной системы, которая предусматривала бы интернализацию внешних издержек, связанных с работой транспорта, и которая применялась бы на согласованной основе на международном уровне. Второй из этих подходов, как можно судить, более предпочтителен, поскольку он в большей степени вписывается в доминирующую концепцию рыночной конкуренции и свободы выбора, однако в таких рамках, которые обеспечивают полный учет воздействия принятых решений в отношении маршрутов и видов транспорта. Вполне возможно, что предприятиям придется обращать внимание не только на финансовый, но и на "углеродный баланс", в результате чего у них будут стимулы для поиска соответствующих способов сокращения выбросов CO₂ в результате деятельности логистическим систем. Неустойчивый характер использования ископаемых видов топлива также указывает на необходимость внесения существенных изменений в систему организации транспортной работы. Если предлагаются "овеществленные" меры, которые обычно влекут за собой существенные расходы, то в этом случае следует обращать особое внимание на то, чтобы процесс их реализации не был поставлен под угрозу будущими событиями, которые кардинальным образом изменят характер грузопотоков. Например, в случае отсутствия системы повсеместного использования альтернативных источников топлива для большегрузных транспортных средств нынешний доминирующий уровень грузовых перевозок автомобильным транспортом может снизиться. Поэтому в том случае, когда считается необходимым вложить средства в создание какого-либо крупного объекта транспортной инфраструктуры, было бы целесообразным подходить к этому вопросу осторожно, обратив должное внимание на вопросы долгосрочной устойчивости.

Е. Необходимость координации международного подхода

138. Обеспечение координации между многими странами, к тому же с участием самых разнообразных субъектов деятельности частного сектора, связано с существенными проблемами. Глобальные масштабы проблем изменения климата означают, что для реализации тех или иных решений необходимо шире использовать общенациональные соглашения; в этой связи чем больше международный масштаб их использования, тем лучше. Изложенные в разделе VII инициативы по продвижению передовой практики, касающейся пересечения границ и международных коридоров, должны помочь не допустить повторения прошлых ошибок, когда отсутствие общей концепции являлось причиной того, что потенциал некоторых инициатив реализовался не полностью. Например, сейчас в Нидерландах есть новая железнодорожная грузовая линия (Бетувская линия), соединяющая Роттердамский порт с границей Германии. Эта линия обеспечивает существенный дополнительный пропускной потенциал, предназначенный специально для грузовых перевозок, который позволяет пропускать более десяти составов в час в каждом направлении. Однако после пересечения границы Германии эта новая линия "вливается" в существующую железнодорожную сеть Германии, на которой существует большое число узких мест. И напротив, разрабатываемые в настоящее время проекты создания конкретных транспортных коридоров, таких как коридор Роттердам - Генуя, описанный в разделе VII, имеют главным образом целью обеспечить максимальную эффективность стратегических коридоров и со временем могут быть доведены до уровня стратегической сети, охватывающей европейский и центральноазиатский регионы ЕЭК ООН. Поэтому новая политика ЕС, которая заключается в концентрировании внимания на протяженных коридорах (например, с использованием ТЕС-Т и предложенной железнодорожной сети грузовых перевозок) и рассмотрении их в целом с акцентом на устранение узких мест или неэффективных процедур, должна быть на международном уровне более успешной.

139. Как указывалось ранее, улучшение координации может привести к существенному повышению эффективности транспортных связей между портами и внутренними регионами в краткосрочном

плане - притом за счет небольшого объема ресурсов - посредством переноса акцента в работе на "неовещественные" меры, которые направлены на более эффективное осуществление политики, использование правил и укрепление сотрудничества между различными субъектами деятельности, которым зачастую приходится работать в рамках в какой-то мере разобранной системы. Естественно, есть случаи, в которых требуется существенный капитал и больше времени на разработку и осуществление в зависимости от характера проблемы. Вместе с тем не следует считать, что крупные проекты в области инфраструктуры являются самым подходящим решением во всех обстоятельствах, но даже в тех случаях, когда они действительно подходящи, их следует разрабатывать на согласованной основе с целью не допустить, чтобы национальные границы или барьеры, присущие соответствующим видам транспорта, чрезмерно ограничивали масштабы возможных улучшений.

140. Должным образом согласованное развитие маршрутов между портами и внутренними регионами будет иметь особенно важное значение в Южной Европе, где качество портовых услуг, а также железнодорожных и автомобильных связей, по сравнению с Северной Европой, остается низким. С учетом большого масштаба международных торговых потоков, которые проходят через целый ряд северных морских портов, и связанные с этим проблемы перегруженности было бы желательным, в целях обеспечения устойчивого развития в пределах Европы, сбалансировать такие потоки, перенаправив их отчасти в сторону средиземноморских морских портов и обслуживаемых ими внутриконтинентальных связей, при условии, по возможности, устранения разрыва в качестве обслуживания.

141. В общем и целом ЕС должен играть более важную роль в рамках существующих структур и в этой связи уделять самое пристальное внимание формированию стратегической транспортной сети по линии своей программы ТЕС-Т. Как представляется, многие внутренние трансграничные проекты ЕС начинают набирать темпы, однако прогресс в деле модернизации транспортных магистралей в направлении сопредельных государств (включая страны-кандидаты на вступление в ЕС) происходит более медленно, притом что будущие направления работы страдают нечеткостью, особенно сейчас, когда бюджет может быть ограничен более существенно в результате глобального экономического спада. В этой связи для определения приоритетности инвестиций в транспортные коридоры необходимо принять структурированный и жесткий подход, воспользовавшись в этих целях результатами исследования оценки потребностей в транспортной инфраструктуре (ТИНА) или генеральными планами; с учетом разницы в качестве транспортной инфраструктуры это может создать благоприятные условия для развития транспортных связей в сторону Востока между ЕС и странами, не являющимися членами ЕС. Цель проведенных в последнее время исследований ТИНА заключалась в согласовании всех транспортных сетей стран-кандидатов с проектом ТЕС-Т. Например, в ходе исследования ТИНА по Турции особое внимание уделялось развитию интермодальных коридоров, идущих в направлении Север-Юг и Восток-Запад (European Commission/Ministry of Transport Turkey, 2007). В этом контексте получили развитие связи с морскими коридорами Средиземного и Эгейского морей вместе с обслуживаемыми ими железнодорожными связками в сторону более обширных внутренних регионов с учетом прогнозируемого увеличения объема морских перевозок.

142. Кроме того, хорошим примером согласованных усилий по выявлению основных международных транспортных маршрутов, определению приоритетности инвестиционных проектов, подлежащих реализации вдоль этих маршрутов, и улучшению ситуации на пограничных переходах являются проекты ЕЭК ООН ТЕА и ТЕЖ и проект развития евро-азиатских транспортных связей ЕЭК ООН-ЭКСКАТО ООН. Такие проекты заслуживают дальнейшего поощрения и укрепления.

Рекомендация: соответствующим странам - членам ЕЭК ООН следует поддерживать и укреплять проекты ЕЭК ООН ТЕА и ТЕЖ и проекты ЕЭК ООН-ЭКСКАТО ООН по созданию евро-азиатских транспортных связей.

143. В главах VI и VII рассматриваются существенные препятствия, которые встречаются на многих пограничных переходах, и приводятся примеры передовой практики, которая позволяет частично или полностью устранить эти препятствия за счет реализации различных инициативных мер. Совершенно очевидно, что в настоящее время есть большие возможности для гораздо более широкого распространения такой передовой практики и что эту работу следует поощрять.

Рекомендация: рекомендовать ЕС сохранить четкий акцент в работе на модернизации транспортной инфраструктуры и улучшении транспортных операций с сопредельными государствами - членами ЕЭК ООН, в особенности со странами-кандидатами на вступление в члены ЕС.

144. Если исходить из более долгосрочной перспективы, то, судя по всему, вряд ли целесообразно привлекать на данный момент международные учреждения к разработке детальных предложений по развитию инфраструктуры транспортных связей между портами и обслуживаемыми ими внутренними регионами или конкретным инициатив, связанных с теми или иными населенными пунктами или коридорами. Вместо этого внимание следует сконцентрировать на разработке ряда принципов, касающихся как "овеществленных", так и "неовещественных" мер, с целью обеспечить процесс принятия решений на согласованной и последовательной основе. Например, для того чтобы концепция взаимодействия различных видов транспорта получила истинное развитие, следует в приоритетном порядке решить проблему интернализации внешних транспортных издержек (например, связанных с выбросами CO₂).

145. В свете этого анализа можно утверждать, что в настоящее время, как представляется, существуют широкие возможности для того или иного международного учреждения взять на себя ведущую роль в деле поощрения дальнейшего международного сотрудничества и повышения осведомленности о различных видах передовой практики, которую можно было бы распространить более широко. Такое учреждение располагало бы также всеми возможностями для того, чтобы собрать вместе самые различные национальные организации и организации, представляющие интересы конкретных видов транспорта, которые зачастую работают в условиях более слабой координации, далекой от идеальной. В настоящее время неизвестно, есть ли какое-либо подходящее существующее учреждение, которое было бы должным образом подготовлено к тому, чтобы взять на себя эту роль, поскольку для многих из них характерна своя специфика, определяемая видом транспорта, пространственными характеристиками или тематикой. Подходящим форумом для этой цели может явиться сама ЕЭК ООН. С учетом того, что системы связи портов с внутренними регионами постоянно меняются и накладываются друг на друга, было бы, вероятно, целесообразным поручить такому учреждению заниматься в большей степени международными стратегическими маршрутами, связывающими порты и другие крупнейшие районы транспортной деятельности, а не конкретным вопросом транспортных связей между портами и внутренними регионами.

Рекомендация: ЕЭК ООН следует вместе с другими участниками изучить вопрос, касающийся наиболее подходящей формы международного учреждения, которое занималось бы развитием стратегических транспортных связей с внутриконтинентальными регионами, и определить наиболее подходящий форум, в рамках которого можно было бы и впредь разрабатывать политику в области транспортных связей между морскими портами и внутренними регионами.

Вопрос, подлежащий дальнейшему рассмотрению: определить области, в которых может оказаться необходимым внести изменения в действующие международные конвенции и соглашения Организации Объединенных Наций, находящиеся в ведении ЕЭК ООН, и разработать соответствующие предложения. Возможные области действия могут включать следующее:

- a) поправки к Конвенции о согласовании WP.30 (с новым приложением о процедурах пересечения границ);**
- b) поправки к Соглашению СЛКП WP.24 (обновление перечня морских портов, перечисленных в приложении D к Соглашению, и минимальные требования к инфраструктуре и эксплуатационные стандарты в таких морских портах;**
- c) поправки к соглашениям СМА и СМЖЛ (минимальные требования к инфраструктуре и эксплуатационные стандарты для эффективной связи морских портов с международными автомобильными и железнодорожными сетями).**

146. С учетом вывода Пирейской конференции о том, что самым слабым звеном глобальной сети производственно-сбытовых цепочек являются транспортные связи между морскими портами и внутренними регионами и что в этой области ощущается необходимость в дальнейшей работе, правительства стран - членов ЕЭК ООН могли бы рассмотреть возможность продления полномочий Группы экспертов еще на два года. Вместе с тем представляется необходимым изучить возможности внебюджетного финансирования, которое гарантировало бы успешную работу Группы в течение периода с марта 2010 года по февраль 2012 года.

БИБЛИОГРАФИЯ

- AAPA (2007), *Port industry statistics*, American Association of Port Authorities (AAPA).
- Anderson, J. and van Wincoop, E. (2004), "Trade costs", *Journal of Economic Literature*, 42, pp.691-751.
- Anon (2009), "Bosphorus Europe Express test", *Today's Railways*, 161 (May), p.40.
- Arvis, J-F., Mustra, M. A., Panzer, J., Ojala, L. and Naula, T. (2007), *Connecting to compete – trade logistics in the global economy: the Logistics Performance Index and its indicators*, The World Bank, Washington DC.
- Baird, A. (2007), "The development of global container transshipment terminals", in: Wang, J. et al. (eds.), *Ports, cities and global supply chains*, Ashgate, Aldershot, pp.69-87.
- Bauer, K. (2008), "Is there a market for a container train China – Western Europe", *Railway Market Central and Eastern European Review*, 1, pp.4-6.
- BMVBS (2008), *Freight Transport and Logistics Masterplan*, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) (Federal Ministry of Transport, Building and Urban Affairs), Berlin.
- Brugts, P. (2009), *Rail freight corridor: Rotterdam to Genoa*, 3rd session of the UNECE Group of Experts on Hinterland Connections to Seaports, 23 January, Geneva.
- C40 Cities (2008), *World Ports Climate Declaration*, C40 Cities/C40 World Ports Climate Change Conference Rotterdam 2008.
- Cariou, P. (2008), "Liner shipping strategies: an overview", *International Journal of Ocean Systems Management*, 1, 1, pp.2-13.
- Cuadrado, M., Frassetto, M. & Cervera, A. (2004), "Benchmarking the port services: a customer oriented proposal", *Benchmarking: An International Journal*, 11, 3, pp.320-330.
- De Langen, P. (2008), "Ensuring hinterland access: the role of port authorities", *Discussion paper no. 2008-11*, March, OECD/ITF, Paris.
- Deardorff, A. (2005), "The importance of the cost and time of transport for international trade", in *Time and Transport*, Round Table 127, ECMT, Paris.
- Deutsche Bahn AG (2008), *Beijing-Hamburg container express manages 10,000 kilometres in only 15 days*, press release, 24 January, Deutsche Bahn, Berlin.
- DfT (2008a), *The container freight end-to-end journey: an analysis of the end-to-end journey of containerised freight through UK international gateways*, Department for Transport (DfT), London.
- _____ (2008b), *Delivering a sustainable transport system: the logistics perspective*, Department for Transport (DfT), London.
- ECMT (2005), *Transport and International Trade, Conclusions of Round Table 131*, European Conference of Ministers of Transport (ECMT), Paris.

_____ (2006), *Transport links between Europe and Asia*, European Conference of Ministers of Transport (ECMT), Paris.

EEA (2008), *Climate for a transport change – TERM 2007: indicators tracking transport and environment in the European Union*, European Environment Agency (EEA), Copenhagen.

EPA (2009), *US proposes to slash harmful ship emissions along the nation's coastlines to save lives*, Press release, 30 March, United States Environmental Protection Agency (EPA), Washington DC.

ESPO (2004), *Factual report on the European port sector*, European Sea Ports Organisation (ESPO), Brussels.

_____ (2008), *Annual Report 2007-08*, European Sea Ports Organisation (ESPO), Brussels.

European Commission (1997), *Green Paper for Sea Ports and Maritime Infrastructure*, COM (97) 687 final.

_____ (2001), *European Transport Policy for 2010: Time to Decide*, White Paper, European Commission, Luxembourg.

_____ (2005), *Trans-European Transport Network: TEN-T Priority Axes and Projects*, European Commission, Luxembourg.

_____ (2006a), "Keep Europe moving - Sustainable mobility for our continent", *Mid-term review of the European Commission's 2001 Transport White Paper*, European Commission, Luxembourg.

_____ (2006b), *Motorways of the sea: shifting freight off Europe's roads*, European Commission, Luxembourg.

_____ (2007a), *Communication on an Integrated Maritime Policy for the European Union*, COM (2007) 575 provisional version, European Commission, Brussels.

_____ (2007b), *Communication on a European Ports Policy*, COM (2007) yyy final, European Commission, Brussels.

_____ (2007c), *Freight Transport Logistics Action Plan*, Communication from the Commission, COM(2007) 607 final, European Commission, Brussels.

_____ (2008), *Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council concerning a European rail network for competitive freight*, COM (2008) 852 final, European Commission, Brussels.

_____ (2009), *TEN-T: a policy review – towards a better integrated Transeuropean transport network at the service of the Common Transport Policy*, Green Paper, COM (2009) 44 final, European Commission, Brussels.

European Commission/Ministry of Transport Turkey (2007), *Transport Infrastructure Needs Assessment (TINA) for Turkey*, Final Report (on-line at: http://op.ubak.gov.tr/doc/TINA_Turkey-Final_Report.pdf).

Eurostat (2007), *Intermodal transport: synthetic report on data availability and quality*, Eurostat, Luxembourg.

_____ (2008a), *Maritime transport of goods and passengers 1997-2006*, 62/2008, Eurostat, Luxembourg.

_____ (2008b), *Current data availability on intermodal freight transport from the official EU statistics*, Meeting of the task force on intermodal transport statistics and logistics indicators, 22 October, Eurostat, Luxembourg.

_____ (2008c), *Unitisation of freight transport in Europe 2005*, 20/2008, Eurostat, Luxembourg.

_____ (2009a), *Statistical initiatives: Eurostat's intermodal and maritime statistics task forces 2008*, 3rd session of the UNECE Group of Experts on Hinterland Connections to Seaports, 23 January, Geneva.

_____ (2009b), *Inland freight and passenger transport in the EU-27 up to 2007*, 11/2009, Eurostat, Luxembourg.

Giuliano, G. and O'Brien, T. (2008), *Responding to increasing port-related freight volumes: lessons from Los Angeles/Long Beach and other US ports and hinterlands*, Discussion paper no. 2008-12, March, OECD/ITF, Paris.

Gouvernal, E., Debrie, J. and Slack, B. (2005), "Dynamics of change in the port system of the western Mediterranean", *Maritime Policy and Management*, 32, 2, pp.107-121.

Grigoriou, C. (2007), "Landlockedness, infrastructure and trade: new estimates for Central Asian countries", *Policy Research Working Paper 4335*, World Bank.

HM Treasury (2006a), *The Eddington Transport Study: the case for action*, HM Treasury/Department for Transport.

_____ (2006b), *Stern Review on the Economics of Climate Change*, HM Treasury/Cabinet Office.

IBM Global Business Services (2007), *Rail Liberalisation Index 2007*.

IFEU/SGKV (2002), *Comparative analysis of energy consumption and CO2 emissions of road transport and combined transport road/rail*, Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg GmbH (IFEU)/Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr e.V. (SGKV).

Konings, R. (2007), "Opportunities to improve container barge handling in the port of Rotterdam from a transport network perspective", *Journal of Transport Geography*, 15, 6, pp.443-454.

Leachman, R. (2008), "Port and modal allocation of waterborne containerized imports from Asia to the United States", *Transportation Research Part E*, 44, pp.313-331.

Lloyd's List (2009), *Just over 11 per cent of global containership fleet unemployed*, 18 March, Lloyd's List, London.

McKinnon, A. (2007), *CO2 Emissions from Freight Transport in the UK*, Report Prepared for the Climate Change Working Group of the Commission for Integrated Transport.

MDS Transmodal (2006), *UK port demand forecasts to 2030*, MDS Transmodal, Chester.

Notteboom, T. (2008), *The relationship between seaports and the intermodal hinterland in light of global supply chains: European challenges*, Discussion paper no. 2008-10, March, OECD/ITF, Paris.

OECD/ITF (2009), *Port competition and hinterland connections*, Round Table 143, Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD) / International Transport Forum (ITF), Paris.

OSCE (forthcoming), *Handbook – border crossing best practices*, Secretariat – Office of the Coordinator of OSCE Economic and Environmental Activities, Organisation for Security and Cooperation in Europe (OSCE), Vienna.

Pando, J., Araujo, A. and Javier Maqueda, F. (2005), "Marketing management at the world's major ports", *Martime Policy and Management*, 32, 2, pp.67-87.

Parola, F. and Veenstra, A. (2008), "The spatial coverage of shipping lines and container terminal operators", *Journal of Transport Geography*, 16, 4, pp.292-299.

Pekalis, M. (2009), *Border crossings impediments: how they affect a country*, UNECE/ITF/World Bank Seminar on Overcoming Border Crossing Obstacles, Paris, 5-6 March.

Pilsbury, S. and Meaney, A. (2009), *Are horizontal mergers and vertical integration a problem? Analysis of the rail freight market in Europe*, Discussion paper no. 2009-4, February, Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD)/International Transport Forum (ITF), Paris.

Port of Hamburg (2009), *Container throughput in the world-wide most important container ports*, <http://www.hafen-hamburg.de/content/view/34/33/lang,en/>.

Ranger, P. (2009), *ITF survey on border crossing obstacles: seminar background report (part 1)*, UNECE/ITF/World Bank Seminar on Overcoming Border Crossing Obstacles, Paris, 5-6 March.

Roso, V., Woxenius, J. and Lumsden, K. (2008), "The dry port concept: connecting container seaports with the hinterland", *Journal of Transport Geography*, article in press.

Russian Railways (2008), *Railway infrastructure development on the track to Russian ports*, UNECE Inland Transport Committee, 71st Session, Geneva, 24-26 February.

Slovenske železnice (2009), *Project Ljubljana - Istanbul/Halkali*, Press release, 11 March 2009, http://www.slo-zeleznice.si/en/press_centre/news_and_notifications/618/.

Smeets, P. (2008), *Container transport chains and codification of commodities*, 2nd session of the UNECE Group of Experts on Hinterland Connections to Seaports, 28 October, Geneva.

SUTRANET (2007), "A project within the Interreg IIIB North Sea Programme", *Motorways of the Sea: Economic Barriers, Weaknesses and Challenges*, Napier University, Edinburgh.

UIC (2008a), *DIOMIS: Agenda 2015 for combined transport in Europe*, UIC, Paris.

_____ (2008b), *TEMA Terminal Management: Final Report*, UIC, Paris.

ЮНКТАД (2006 год), *Доклад совещания экспертов по теме "Инструменты ИКТ для упрощения процедур торговли в пограничных пунктах пропуска и портах"*, TD/B/COM.3/EM.27/3, ЮНКТАД, Женева.

_____ (2007 год), *Записка секретариата ЮНКТАД для совещания экспертов по региональному сотрудничеству в области трансграничных перевозок: решения для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита*, 27-28 сентября, ЮНКТАД, Женева.

_____ (2008a), *Доклад о торговле и развитии*, 2008 год, ЮНКТАД, Женева.

_____ (2008b), *Обзор морского транспорта*, 2008 год, ЮНКТАД, Женева.

_____ (2008c), *Recent development in maritime transport and challenges ahead for ports*, Presentation to UNECE Conference on Hinterland Connections of Seaports, Piraeus, Greece, 18 September.

UNECE (2006), *The Millennium Development Goals – the way ahead: a pan-European perspective*, UNECE, Geneva.

_____ (2008), *Hinterland connections of seaports: the role of seaports as a link between inland and maritime transport*, Conference in Piraeus, Greece, 17-18 September (see http://www.unece.org/trans/main/wp5/wp5_ge1_SPC.html#conclusions for full details).

ЭСКАТО (2003 год), *Вопросы транзита в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита*, записка секретариата, E/ESCAP/1282, ЭСКАТО, Бангкок.

Van de Voorde, E. and Vanelslander, T. (2009), *Market power and vertical and horizontal integration in the maritime shipping and port industry*, Discussion paper no. 2009-2, OECD/ITF, Paris.

Via Donau (2006), *COLD (Container Liner Service Danube): an assessment of the opportunities and risks of container transport on the Danube river between Austria and the Black Sea*, Final Report, Via Donau, Vienna.

WCO (2009), *Customs responses for facilitating the cross-border movement of goods and conveyances*, Joint ITF/UNECE/World Bank Seminar on Overcoming Border Crossing Obstacles, Paris, 5-6 March.

Wiegmans, B., van der Hoest, A. and Notteboom, T. (2008), "Port and terminal selection by deep-sea container operators", *Maritime Policy and Management*, 35, 6, pp. 517-534.

Woodburn, A. (2008), *An investigation of container train service provision and load factors in Great Britain*, UTSG, Southampton, January 2008.

World Bank (2005), *Best practices in corridor management*, World Bank, Washington DC.

World Bank (2007a), *Connecting to compete: trade logistics in the global economy*, World Bank, Washington DC.

_____ (2007b), *Global economic prospects: managing the next wave of globalization*, World Bank, Washington DC.

_____ (2008b), *Trading across borders*, World Bank Group, Washington DC (on-line at: <http://www.doingbusiness.org/ExploreTopics/TradingAcrossBorders>).

_____ (2008a), *Transport Business Strategy for 2008-2012*, World Bank, Washington DC.

World Economic Forum (2008), *The Global Enabling Trade Report 2008*, World Economic Forum, Geneva.

WTO (2008), *International Trade Statistics 2008*, World Trade Organization (WTO), Geneva.

_____ (2009), *WTO sees 9% global trade decline as recession strikes*, Press release (PRESS/554), 24 March, World Trade Organization (WTO), Geneva.

Zhang, A. (2008), *The impact of hinterland access conditions on rivalry between ports*, Discussion paper no. 2008-8, February, OECD/ITF, Paris.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1. ВОПРОСНИК ЕЭК ООН

ЧАСТЬ А

ИНФОРМАЦИЯ О ПОРТЕ

Категория: Основные порты, через которые осуществляются международные контейнерные перевозки, а также ролкерные перевозки

1. РЕСПОНДЕНТ	Имя и фамилия	
	Адрес	
	Телефон	
	Факс	
	Вебсайт	
	Адрес электронной почты	

2. СОБСТВЕННОСТЬ, УПРАВЛЕНИЕ И РЕГУЛИРОВАНИЕ	Обслуживающая организация	Собственник (автомобильный/железнодорожный/водный транспорт)		Оператор (обработка груза/подвижной состав/суда)		Регулирующий орган		
		Государственный	Частный	Г/Ч	Государственный	Частный	Государственный	Частный
	Порт							
	Железные дороги							
	Внутренние водные пути							

3. РАЗМЕРЫ И ПРОПУСКНАЯ СПОСОБНОСТЬ ТЕРМИНАЛА	Причал(ы) терминала	Размеры длина (м) или площадь (м ²)	Глубина у борта судна (м)	Ежегодный оборот (тонны/ТЕУ/транспортные средства)
	Контейнерные причалы			
	Ролкерные перевозки			
	Терминал насыпных грузов			
	Грузы общего назначения			
Контейнерный склад				

4. ОБЩАЯ ОБРАБОТКА ГРУЗОВ	Год	Навалочные грузы (метрич. тонны)	Наливные грузы (метрич. тонны)	Генеральные грузы (метрич. тонны)	Контейнеры (ТЕУ)	Ролкерные грузы (грузовые средства)
	2009 (прогноз)*					
	2008 (оценка)					
	2007					
	2006					

* Просьба представить также прогноз на более поздний период (2010, 2015 и 2020 годы), если он имеется.

5. ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ОБРАБОТКИ ГРУЗОВ И ПРОПУСКНАЯ СПОСОБНОСТЬ КОНТЕЙНЕРНЫХ ТЕРМИНАЛОВ	Оборудование	Грузоподъемность (тонны)	Пределная вместимость (ТЕУ)	Число	Средний срок эксплуатации (годы)
	Козловые краны				
	Прикордонные краны				
	Самоходные краны				
	Ричстакеры				
Автоконтейнеровозы					

6. НАЛИЧИЕ РАБОЧЕЙ СИЛЫ И ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ ОБРАБОТКИ ГРУЗОВ	Всегда имеются в наличии	Да	Нет*
	Рабочая сила		
	Оборудование		
* Если не имеются в наличии круглогодично, то просьба объяснить причины и указать фактическое наличие.			

7. ПОКАЗАТЕЛИ КАЧЕСТВА ОБСЛУЖИВАНИЯ НА КОНТЕЙНЕРНЫХ ТЕРМИНАЛАХ								
	2009 год (прогноз)	Суда, обслуживаемые по графику	Средний оборот автотранспортных средств (часы)	Оборот железнодорожных составов (железнодорожные составы, обслуживаемые по графику)	Время простоя (по сравнению с целевым показателем)	Наличие оборудования (фактическое по сравнению с табельным)		
	2008 год (оценка)	%	часы	%	%	%	%	
	2007 год	%	часы	%	%	%	%	
	2006 год	%	часы	%	%	%	%	

ЧАСТЬ В

СВЯЗИ МЕЖДУ МОРСКИМ ПОРТОМ И ВНУТРЕННИМИ РЕГИОНАМИ

1. ВНУТРЕННИЙ ТРАНСПОРТ (доля в %)	Авто- мобильный	Железно- дорожный	Внутренний водный	Прибрежный	Каботажный	Другие виды (просьба указать)	Итого
Вывоз контейнеров из глубоководных терминалов (за последний год, по которому имеются данные)	%	%	%	%	%	%	100%
Ввоз контейнеров на глубоководные терминалы (за последний год, по которому имеются данные)	%	%	%	%	%	%	100%
<i>Просьба указать год, за который приводятся данные. По возможности, объясните причины любых расхождений в относительных показателях импорта и экспорта по конкретным видам транспорта. Просьба включить данные о прошлых тенденциях и будущих прогнозах или целевых показателях распределения перевозок по различным видам транспорта, если такие данные имеются.</i>							

2. КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ВНУТРЕННИМ ТРАНСПОРТОМ ИЗ ГЛУБОКОВОДНЫХ ТЕРМИНАЛОВ ВО ВНУТРЕННИЕ РЕГИОНЫ И ОБРАТНО (В ТЕУ)	Вид внутреннего транспорта		ИМПОРТ	ЭКСПОРТ	ИТОГО
	Автомобильный	С грузом Без груза			
Железнодорожный	С грузом				
	Без груза				
Внутренний водный	С грузом				
	Без груза				
Прибрежный	С грузом				
	Без груза				
Каботажный	С грузом				
	Без груза				
ИТОГО	С грузом				
	Без груза				

Просьба включить в таблицу самые последние данные за год (укажите год). По возможности, приведите также сравнимые данные за предыдущие два года и прогнозы на следующие два года. Если ваша страна не имеет выхода к морю, то укажите также основные физические и нефизические препятствия для контейнерных перевозок из соответствующих морских портов.

3. АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ	Тип дороги	Нынешний объем перевозок (среднесуточный объем движения за год)	Уровень обслуживания в настоящий момент	Год, когда уровень обслуживания снизится до "F"	Степень использования пропускной способности (в %)	Международный маршрут	
						Да	Нет
	M <input type="checkbox"/>		A <input type="checkbox"/>				
	D <input type="checkbox"/>		B <input type="checkbox"/>				
	S <input type="checkbox"/>		C <input type="checkbox"/>				
			D <input type="checkbox"/>				
			E <input type="checkbox"/>				

Тип дороги: автомагистраль (M), дорога с двумя проезжими частями (D), дорога с одной проезжей частью (S)

Уровень обслуживания: A (без задержек), B (без задержек), C (с минимальными задержками), D (с минимальными задержками), E (со значительными задержками), F (со значительными задержками)

Международный маршрут: В случае положительного ответа просьба указать три важнейших маршрута и процентную долю объема портовых контейнерных/роллерных перевозок в разбивке по каждому маршруту:

4. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ	Вид		Международный маршрут	
	Однопутная линия	<input type="checkbox"/>	Да <input type="checkbox"/>	Нет <input type="checkbox"/>
	Двупутная линия	<input type="checkbox"/>		
	Электрифицированная линия	<input type="checkbox"/>	<i>В случае положительного ответа просьба указать три важнейших маршрута и процентную долю объема портовых контейнерных/ролкерных перевозок в разбивке по каждому маршруту:</i>	
Планы развития в будущем			Да <input type="checkbox"/>	Нет <input type="checkbox"/>
<i>В случае положительного ответа указать конкретно:</i>				
Ежегодная пропускная способность*		ТЕУ		
Степень использования пропускной способности (%)				
Примечания				
* При наличии соответствующих показателей показателей также привести подробные данные о критериях пропускной способности (медианный показатель грузоподъемности в расчете на один железнодорожный состав в ТЕУ и медианный показатель загрузки в расчете на один железнодорожный состав в %).				

5. Внутренний водный транспорт	Система водных путей	
	Шлюзы	Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/>
	<i>В случае положительного ответа укажите средние размеры шлюзов и несамходных барж:</i>	
	Препятствия: мосты	Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/>
	Прочие препятствия/узкие места	Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/>
	<i>В случае положительного ответа просьба указать конкретно:</i>	
	Планы развития в будущем	Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/>
	<i>В случае положительного ответа просьба указать конкретно:</i>	
	Ежегодная пропускная способность*	ТЕУ Вес брутто
	Степень использования пропускной способности (%)	
Примечания		
* При наличии соответствующих показателей показателей просьба привести также подробные данные о критериях пропускной способности (медианный показатель грузоподъемности в расчете на одну баржу в ТЕУ и медианный показатель загрузки в расчете на одну баржу в %).		

6. ПРИБРЕЖНЫЙ/ КАБОТАЖНЫЙ ТРАНСПОРТ	Располагаете ли вы подходящими портовыми сооружениями для прибрежных перевозок* (ролкерными рампами, специализированными терминалами или причалами для прибрежного плавания, специальным оборудованием для обработки грузов при прибрежных перевозках и/или сортировочными станциями вблизи прибрежного или каботажного сообщения)?			
	Какие имеются средства для перевозки контейнеров из глубоководных терминалов на терминалы прибрежного плавания* (например, между лихтеровозами и фидерными судами)?		Да <input type="checkbox"/>	Нет <input type="checkbox"/>
	Планы развития в будущем			
	В случае положительного ответа просьба указать конкретно:			
	Ежегодная пропускная способность**	ТЕУ	Вес брутто	
Степень использования пропускной способности (%)				
Примечания				

* Просьба привести краткое описание

** При наличии соответствующих показателей просьба привести подробные данные о критериях пропускной способности (медианный показатель грузоподъемности в расчете на одно судно в ТЕУ и медианный показатель загрузки в расчете на одно судно в %).

	Укажите в целом, насколько каждый из видов транспорта в настоящее время удовлетворяет потребности контейнерных перевозок через порт? (1 - весьма неэффективно, 10 - весьма эффективно)									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
7. Автомобильный транспорт										
Железнодорожный транспорт										
Внутренний водный транспорт										
Прибрежный транспорт										
Каботажный транспорт										

<p>8.</p> <p>Автомобильный транспорт</p> <p>Железнодорожный транспорт</p> <p>Внутренний водный транспорт</p> <p>Прибрежный транспорт</p> <p>Каботажный транспорт</p>	<p>Как, по вашему мнению, в ближайшие 10 лет изменится эффективность каждого вида транспорта с точки зрения перевозки контейнеров в порт/из порта? (1 - значительно понизится, 10 - значительно повысится)</p>										Оценка отсутствует
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Оценка отсутствует
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Оценка отсутствует
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Оценка отсутствует
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Оценка отсутствует

<p>9.</p> <p>1. Вид транспорта:</p> <p>2. Вид транспорта:</p> <p>3. Вид транспорта:</p>	<p>Какие три наиболее важные меры (например, в области инфраструктуры, перевозочной деятельности и регулирования) можно было бы принять для повышения эффективности контейнерных перевозок из внутренних регионов в порт и обратно?</p>									
	Описание:									
	Описание:									
	Описание:									

ПРИЛОЖЕНИЕ II. СТАТИСТИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Таблица I

Анализ ответов на вопросы В7 и В8

В7: Укажите в целом, насколько каждый из видов транспорта в настоящее время удовлетворяет потребности контейнерных перевозок через порт? (1 - весьма неэффективно, 10 - весьма эффективно)

	Автомобильный транспорт	Железнодорожный транспорт	Внутренний водный транспорт	Прибрежный транспорт	Каботажный транспорт
<u>Полная выборка (n = 33)</u>					
В среднем	7,9	6,7	5,5	7,2	6,8
Ст. отклонение	1,83	2,62	2,73	2,82	2,90
Число замечаний	30	23	8	11	12
<u>Турция (n = 13)</u>					
В среднем	8,8	6,9	1,0	5,3	7,3
Ст. отклонение	1,34	3,67	-	4,04	3,77
Число замечаний	13	7	1	3	4
<u>ЕС-15 (n = 10)</u>					
В среднем	7,1	7,4	6,6	7,5	6,5
Ст. отклонение	2,20	1,85	1,34	2,43	2,62
Число замечаний	9	8	5	6	8
<u>Новые страны ЕС + Российская Федерация + Украина (n = 8)</u>					
В среднем	6,8	5,3	-	9,0	-
Ст. отклонение	1,47	2,16	-	0,00	-
Число замечаний	6	6	-	2	-

В8: Как, по вашему мнению, в ближайшие десять лет изменится эффективность каждого вида транспорта с точки зрения перевозки контейнеров в порт/из порта? (1 - значительно понизится, 10 - значительно повысится)

	Автомобильный транспорт	Железнодорожный транспорт	Внутренний водный транспорт	Прибрежный транспорт	Каботажный транспорт
<u>Полная выборка (n = 33)</u>					
В среднем	8,0	8,0	7,1	8,1	7,5
Ст. отклонение	2,07	1,67	2,73	1,69	1,92
Число замечаний	29	26	10	14	15
<u>Турция (n = 13)</u>					
В среднем	9,3	7,8	6,0	7,6	7,8
Ст. отклонение	1,60	2,15	2,83	2,30	2,71
Число замечаний	12	10	2	5	6
<u>ЕС-15 (n = 10)</u>					
В среднем	6,3	8,2	7,8	8,0	7,3
Ст. отклонение	2,00	1,09	2,56	1,29	1,32
Число замечаний	10	9	6	7	9
<u>Новые страны ЕС + Российская Федерация + Украина (n = 8)</u>					
В среднем	8,5	7,7	3,0	9,5	-
Ст. отклонение	1,05	1,63	-	0,71	-
Число замечаний	6	6	1	2	-

Таблица II
Индекс обслуживания линейным судостроительством ЮНКТАД

	2004		2005		2006		2007		2008		Изменение в % 2004-2008
	ИОЛС	Рейтинг	ИОЛС	Рейтинг	ИОЛС	Рейтинг	ИОЛС	Рейтинг	ИОЛС	Рейтинг	
Германия	76,6	7	78,4	7	80,7	7	89,0	3	89,3	4	16,5
Нидерланды	78,8	6	80,0	5	81,0	6	84,8	5	87,6	5	11,1
Соединенные Штаты	83,3	3	87,6	3	85,8	4	83,7	6	82,5	6	-1,0
Соединенное Королевство	81,7	5	79,6	6	81,5	5	76,8	9	78,0	7	-4,5
Бельгия	73,2	8	74,2	8	76,2	8	73,9	10	78,0	8	6,6
Испания	54,4	15	58,2	15	62,3	14	71,3	11	67,7	11	24,3
Франция	67,3	11	67,8	10	67,8	11	64,8	12	66,2	13	-1,6
Италия	58,1	14	62,2	14	58,1	15	58,8	15	55,9	15	-3,9
Турция	25,6	29	27,1	28	27,1	29	32,6	23	35,6	23	39,2
Португалия	17,5	41	16,8	43	23,6	36	25,4	38	35,0	24	99,4
Канада	39,7	17	39,8	17	36,3	21	34,4	22	34,3	25	-13,6
Швеция	14,8	48	26,6	29	28,2	27	25,8	35	30,3	30	105,1
Мальта	27,5	25	25,7	31	30,3	25	29,5	29	29,9	32	8,7
Греция	30,2	24	29,1	25	31,3	24	30,7	26	27,1	36	-10,2
Дания	11,6	64	24,3	34	25,4	35	22,1	42	26,5	37	129,2
Румыния	12,0	61	15,4	48	17,6	45	22,5	41	26,4	38	119,2
Украина	11,2	65	10,8	68	14,9	56	16,7	55	23,6	42	111,3
Израиль	20,4	35	20,1	39	20,4	41	21,4	43	19,8	49	-2,7
Словения	13,9	51	13,9	55	11,0	70	12,9	69	15,7	61	12,6
Хорватия	8,6	85	12,2	64	10,5	72	12,3	70	15,4	64	79,1
Российская Федерация	11,9	62	12,7	60	12,8	63	14,1	66	15,3	65	28,7
Кипр	14,4	49	18,5	42	17,4	46	18,0	49	11,8	73	-17,9
Финляндия	9,5	77	10,2	77	8,6	84	10,7	74	9,7	82	2,9
Польша	7,3	92	7,5	92	7,5	94	7,9	94	9,3	83	28,1
Норвегия	9,2	79	8,3	88	7,3	96	7,8	96	7,9	94	-14,4
Литва	5,2	115	5,9	108	5,7	105	6,8	101	7,8	96	48,7
Ирландия	8,8	82	9,7	80	8,2	89	8,9	82	7,6	98	-13,0
Латвия	6,4	100	5,8	110	5,1	112	5,9	111	5,5	109	-13,4
Эстония	7,1	93	6,5	100	5,8	103	5,8	113	5,5	110	-22,3
Болгария	6,2	103	5,6	112	4,5	122	4,8	120	5,1	118	-17,5
Черногория	2,9	143	2,9	143	3,0	142	3,0	148	3,2	149	9,6
Чешская Республика	0,4	161	0,4	161	0,4	161	0,4	161	3,2	150	627,0
Швейцария	3,5	135	3,4	138	3,2	140	3,3	139	3,0	153	-14,6
Албания	0,4	162	0,4	162	0,4	162	2,3	156	2,0	158	396,1

Таблица III
Число баллов и рейтинг стран - членов ЕЭК ООН на основе
международного индекса ЛПЭ

Международный рейтинг	Страна	ЛПЭ	Таможня	Инфраструктура	Международные перевозки	Профессионализм в области логистики	Отслеживание и контроль	Внутренние логистические издержки	Своевременность
2	Нидерланды	4,18	3,99	4,29	4,05	4,25	4,14	2,65	4,38
3	Германия	4,10	3,88	4,19	3,91	4,21	4,12	2,34	4,33
4	Швеция	4,08	3,85	4,11	3,90	4,06	4,15	2,44	4,43
5	<i>Австрия</i>	<i>4,06</i>	<i>3,83</i>	<i>4,06</i>	<i>3,97</i>	<i>4,13</i>	<i>3,97</i>	<i>2,24</i>	<i>4,44</i>
7	<i>Швейцария</i>	<i>4,02</i>	<i>3,85</i>	<i>4,13</i>	<i>3,67</i>	<i>4,00</i>	<i>4,04</i>	<i>2,26</i>	<i>4,48</i>
9	Соединенное Королевство	3,99	3,74	4,05	3,85	4,02	4,10	2,21	4,25
10	Канада	3,92	3,82	3,95	3,78	3,85	3,98	2,84	4,19
11	Ирландия	3,91	3,82	3,72	3,76	3,93	3,96	2,65	4,32
12	Бельгия	3,89	3,61	4,00	3,65	3,95	3,96	2,62	4,25
13	Дания	3,86	3,97	3,82	3,67	3,83	3,76	2,52	4,11
14	Соединенные Штаты	3,84	3,52	4,07	3,58	3,85	4,01	2,20	4,11
15	Финляндия	3,82	3,68	3,81	3,30	3,85	4,17	2,22	4,18
16	Норвегия	3,81	3,76	3,82	3,62	3,78	3,67	2,08	4,24
18	Франция	3,76	3,51	3,82	3,63	3,76	3,87	2,34	4,02
22	Италия	3,58	3,19	3,52	3,57	3,63	3,66	2,39	3,93
23	<i>Люксембург</i>	<i>3,54</i>	<i>3,67</i>	<i>3,86</i>	<i>3,00</i>	<i>3,22</i>	<i>3,56</i>	<i>2,88</i>	<i>4,00</i>
26	Испания	3,52	3,17	3,51	3,45	3,55	3,63	2,75	3,86
28	Португалия	3,38	3,24	3,16	3,23	3,19	3,44	2,78	4,06
29	Греция	3,36	3,06	3,05	3,11	3,33	3,53	2,87	4,13
33	Израиль	3,21	2,73	3,00	3,27	3,23	3,46	2,17	3,58
34	Турция	3,15	3,00	2,94	3,07	3,29	3,27	2,71	3,38
35	<i>Венгрия</i>	<i>3,15</i>	<i>3,00</i>	<i>3,12</i>	<i>3,07</i>	<i>3,07</i>	<i>3,00</i>	<i>3,00</i>	<i>3,69</i>
37	Словения	3,14	2,79	3,22	3,14	3,09	2,91	3,18	3,73
38	<i>Чешская Республика</i>	<i>3,13</i>	<i>2,95</i>	<i>3,00</i>	<i>3,06</i>	<i>3,00</i>	<i>3,27</i>	<i>3,40</i>	<i>3,56</i>
40	Польша	3,04	2,88	2,69	2,92	3,04	3,12	3,23	3,59
42	Латвия	3,02	2,53	2,56	3,31	2,94	3,06	2,94	3,69
47	Эстония	2,95	2,75	2,91	2,85	3,00	2,84	3,29	3,35
49	Кипр	2,92	2,77	2,91	2,92	2,77	2,92	2,92	3,25
50	<i>Словакия</i>	<i>2,92</i>	<i>2,61</i>	<i>2,68</i>	<i>3,09</i>	<i>3,00</i>	<i>2,87</i>	<i>3,09</i>	<i>3,26</i>
51	Румыния	2,91	2,60	2,73	3,20	2,86	2,86	2,62	3,18
55	Болгария	2,87	2,47	2,47	2,79	2,86	3,14	2,91	3,56
58	Литва	2,78	2,64	2,30	3,00	2,70	2,60	3,00	3,40
63	Хорватия	2,71	2,36	2,50	2,69	2,83	2,46	3,08	3,45
73	Украина	2,55	2,22	2,35	2,53	2,41	2,53	3,25	3,31
74	<i>Беларусь</i>	<i>2,53</i>	<i>2,67</i>	<i>2,63</i>	<i>2,13</i>	<i>2,13</i>	<i>2,71</i>	<i>3,13</i>	<i>3,00</i>
88	Босния и Герцеговина	2,46	2,32	2,26	2,50	2,37	2,29	3,41	3,00
90	<i>Македония, БЮР</i>	<i>2,43</i>	<i>2,00</i>	<i>2,29</i>	<i>2,67</i>	<i>2,33</i>	<i>2,50</i>	<i>3,00</i>	<i>2,83</i>
99	Российская Федерация	2,37	1,94	2,23	2,48	2,46	2,17	2,40	2,94
103	<i>Кыргызстан</i>	<i>2,35</i>	<i>2,20</i>	<i>2,06</i>	<i>2,35</i>	<i>2,35</i>	<i>2,38</i>	<i>2,80</i>	<i>2,76</i>
106	<i>Молдова</i>	<i>2,31</i>	<i>2,14</i>	<i>1,94</i>	<i>2,36</i>	<i>2,21</i>	<i>2,50</i>	<i>2,92</i>	<i>2,73</i>
111	<i>Азербайджан</i>	<i>2,29</i>	<i>2,23</i>	<i>2,00</i>	<i>2,50</i>	<i>2,00</i>	<i>2,38</i>	<i>2,88</i>	<i>2,63</i>
115	Сербия и Черногория*	2,28	2,33	2,18	2,25	2,29	2,07	3,07	2,54
129	<i>Узбекистан</i>	<i>2,16</i>	<i>1,94</i>	<i>2,00</i>	<i>2,07</i>	<i>2,15</i>	<i>2,08</i>	<i>2,91</i>	<i>2,73</i>
131	<i>Армения</i>	<i>2,14</i>	<i>2,10</i>	<i>1,78</i>	<i>2,00</i>	<i>2,11</i>	<i>2,22</i>	<i>3,43</i>	<i>2,63</i>
133	<i>Казахстан</i>	<i>2,13</i>	<i>1,91</i>	<i>1,86</i>	<i>2,10</i>	<i>2,05</i>	<i>2,19</i>	<i>2,81</i>	<i>2,65</i>
139	Албания	2,08	2,00	2,33	2,33	2,00	1,67	2,78	2,13
146	<i>Таджикистан</i>	<i>1,93</i>	<i>1,91</i>	<i>2,00</i>	<i>2,00</i>	<i>1,90</i>	<i>1,67</i>	<i>2,33</i>	<i>2,11</i>

Источник: Выдержка из публикации World Bank (2007a); 1 - самый низкий балл и 5 - максимальный балл; страны, не имеющие выхода к морю, выделены красным цветом курсивом; * - Сербия и Черногория впоследствии разделились, при этом Сербия перешла в категорию стран, не имеющих выхода к морю.

Таблица IV

Сопоставление продолжительности времени, расходов и числа документов в случае экспорта из стран - членов ЕЭК ООН (рейтинг по экспортным издержкам)

Страна	Документы для экспорта (число)	Продолжительность экспорта (сутки)	Экспортные издержки (в долл. США на контейнер)	Документы для импорта (число)	Продолжительность импорта (сутки)	Импортные издержки (в долл. США на контейнер)
Финляндия	4	8	495	5	8	575
Израиль	5	12	665	4	12	605
Дания	4	5	681	3	5	681
Португалия	6	16	685	7	16	999
Швеция	4	8	697	3	6	735
Эстония	3	5	730	4	5	740
Албания	7	21	770	9	22	775
Норвегия	4	7	780	4	7	709
Германия	4	7	822	5	7	887
Польша	5	17	884	5	27	884
Литва	6	10	870	6	13	980
Нидерланды	4	6	895	5	6	1 020
Латвия	6	13	900	6	12	850
Турция	7	14	940	8	15	1 063
<i>Чешская Республика</i>	<i>4</i>	<i>17</i>	<i>985</i>	<i>7</i>	<i>20</i>	<i>1 087</i>
Соединенные Штаты	4	6	990	5	5	1 245
Соединенное Королевство	4	13	1 030	4	13	1 350
Босния и Герцеговина	6	16	1 070	7	16	1 035
Словения	6	20	1 075	8	21	1 130
Франция	2	9	1 078	2	11	1 248
Исландия	5	15	1 109	5	14	1 183
Ирландия	4	7	1 109	4	12	1 121
Испания	6	9	1 121	8	10	1 121
<i>Австрия</i>	<i>4</i>	<i>7</i>	<i>1 125</i>	<i>5</i>	<i>8</i>	<i>1 125</i>
Греция	5	20	1 153	6	25	1 265
Украина	6	31	1 230	10	36	1 250
Румыния	5	12	1 275	6	13	1 175
Хорватия	7	20	1 281	8	16	1 141
<i>Венгрия</i>	<i>5</i>	<i>18</i>	<i>1 300</i>	<i>7</i>	<i>17</i>	<i>1 290</i>
Италия	5	20	1 305	5	18	1 305
<i>Македония, БЮР</i>	<i>6</i>	<i>17</i>	<i>1 315</i>	<i>6</i>	<i>15</i>	<i>1 325</i>
Грузия	8	12	1 380	7	14	1 340
<i>Сербия</i>	<i>6</i>	<i>12</i>	<i>1 398</i>	<i>6</i>	<i>14</i>	<i>1 559</i>
<i>Люксембург</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>1 420</i>	<i>4</i>	<i>6</i>	<i>1 420</i>
<i>Словакия</i>	<i>6</i>	<i>25</i>	<i>1 445</i>	<i>8</i>	<i>25</i>	<i>1 445</i>
<i>Швейцария</i>	<i>4</i>	<i>8</i>	<i>1 537</i>	<i>5</i>	<i>9</i>	<i>1 505</i>
Бельгия	4	8	1 619	5	9	1 600
Болгария	5	23	1 626	7	21	1 776
Канада	3	7	1 660	4	11	1 785
Черногория	9	18	1 710	7	19	1 910
<i>Армения</i>	<i>7</i>	<i>30</i>	<i>1 746</i>	<i>9</i>	<i>24</i>	<i>1 981</i>
<i>Беларусь</i>	<i>8</i>	<i>20</i>	<i>1 772</i>	<i>8</i>	<i>26</i>	<i>1 720</i>
<i>Молдова</i>	<i>6</i>	<i>32</i>	<i>1 775</i>	<i>7</i>	<i>35</i>	<i>1 895</i>
Российская Федерация	8	36	2 150	13	36	2 150
<i>Кыргызстан</i>	<i>13</i>	<i>64</i>	<i>3 000</i>	<i>13</i>	<i>75</i>	<i>3 250</i>
<i>Казахстан</i>	<i>11</i>	<i>89</i>	<i>3 005</i>	<i>13</i>	<i>76</i>	<i>3 055</i>
<i>Азербайджан</i>	<i>9</i>	<i>48</i>	<i>3 075</i>	<i>14</i>	<i>56</i>	<i>3 420</i>
<i>Узбекистан</i>	<i>7</i>	<i>80</i>	<i>3 100</i>	<i>11</i>	<i>104</i>	<i>4 600</i>
<i>Таджикистан</i>	<i>10</i>	<i>82</i>	<i>3 150</i>	<i>10</i>	<i>83</i>	<i>4 550</i>

Источник: на основе публикации World Bank (2008b); страны, не имеющие выхода к морю, выделены красным цветом курсивом.

Таблица V

Индекс стимулирования торговли за 2008 год (рейтинг по общему числу баллов)

Страна	Подындексы									
	Общий индекс		Доступ к рынку		Пограничная администрация		Инфраструктура транспорта и связи		Коммерческие условия	
	Рейтинг	Число баллов	Рейтинг	Число баллов	Рейтинг	Число баллов	Рейтинг	Число баллов	Рейтинг	Число баллов
Швеция	3	5,66	14	5,21	2	6,32	1	5,77	14	5,35
Норвегия	4	5,65	2	5,89	6	6,06	20	5,21	10	5,45
Канада	5	5,62	3	5,87	9	5,78	11	5,50	16	5,33
Дания	6	5,62	15	5,15	5	6,10	10	5,51	5	5,70
Финляндия	7	5,61	19	5,08	4	6,15	18	5,29	1	5,92
Германия	8	5,58	9	5,34	15	5,57	5	5,66	4	5,74
<i>Швейцария</i>	<i>9</i>	<i>5,58</i>	<i>5</i>	<i>5,65</i>	<i>12</i>	<i>5,69</i>	<i>14</i>	<i>5,39</i>	<i>7</i>	<i>5,58</i>
Нидерланды	11	5,51	18	5,10	8	5,98	2	5,73	17	5,22
<i>Люксембург</i>	<i>12</i>	<i>5,50</i>	<i>17</i>	<i>5,10</i>	<i>10</i>	<i>5,77</i>	<i>9</i>	<i>5,51</i>	<i>6</i>	<i>5,63</i>
Соединенные Штаты	14	5,42	6	5,65	21	5,29	3	5,66	25	5,08
<i>Австрия</i>	<i>15</i>	<i>5,42</i>	<i>13</i>	<i>5,22</i>	<i>16</i>	<i>5,57</i>	<i>12</i>	<i>5,43</i>	<i>9</i>	<i>5,45</i>
Соединенное Королевство	16	5,30	24	5,02	14	5,58	8	5,52	26	5,07
Бельгия	18	5,21	16	5,12	25	5,23	16	5,33	20	5,16
Франция	19	5,20	20	5,08	26	5,21	6	5,54	31	4,98
Ирландия	20	5,20	25	5,01	19	5,43	24	4,79	8	5,56
Испания	22	5,03	34	4,87	23	5,26	22	5,08	33	4,92
Эстония	25	4,89	47	4,66	13	5,63	29	4,51	39	4,76
Португалия	26	4,88	45	4,72	32	4,85	28	4,57	13	5,39
Израиль	28	4,76	36	4,84	29	5,03	26	4,64	57	4,53
<i>Словакия</i>	<i>30</i>	<i>4,74</i>	<i>23</i>	<i>5,03</i>	<i>35</i>	<i>4,68</i>	<i>35</i>	<i>4,17</i>	<i>24</i>	<i>5,09</i>
Словения	31	4,74	21	5,07	30	4,91	30	4,49	63	4,48
<i>Чешская Республика</i>	<i>32</i>	<i>4,70</i>	<i>33</i>	<i>4,94</i>	<i>31</i>	<i>4,86</i>	<i>34</i>	<i>4,18</i>	<i>38</i>	<i>4,84</i>
Италия	33	4,70	30	4,97	38	4,58	25	4,68	54	4,57
<i>Венгрия</i>	<i>34</i>	<i>4,67</i>	<i>41</i>	<i>4,76</i>	<i>33</i>	<i>4,79</i>	<i>38</i>	<i>4,10</i>	<i>28</i>	<i>5,05</i>
Литва	35	4,63	32	4,95	28	5,04	37	4,14	67	4,40
Греция	36	4,60	31	4,95	54	4,08	31	4,49	36	4,86
Турция	38	4,53	8	5,40	47	4,28	44	3,79	50	4,64
Кипр	39	4,50	49	4,51	44	4,37	32	4,41	41	4,72
Хорватия	42	4,45	12	5,24	52	4,15	43	3,89	56	4,54
Латвия	43	4,45	48	4,55	40	4,54	39	4,08	51	4,61
Польша	45	4,35	42	4,73	37	4,62	46	3,70	73	4,35
Румыния	57	4,04	61	4,25	61	4,02	49	3,64	81	4,24
Болгария	60	3,90	56	4,31	57	4,07	54	3,52	107	3,71
<i>Армения</i>	<i>61</i>	<i>3,90</i>	<i>43</i>	<i>4,73</i>	<i>87</i>	<i>3,28</i>	<i>77</i>	<i>3,00</i>	<i>53</i>	<i>4,59</i>
<i>Молдова</i>	<i>62</i>	<i>3,88</i>	<i>26</i>	<i>4,99</i>	<i>75</i>	<i>3,65</i>	<i>76</i>	<i>3,05</i>	<i>101</i>	<i>3,83</i>
Украина	68	3,77	39	4,77	94	3,17	59	3,42	106	3,73
<i>Казахстан</i>	<i>72</i>	<i>3,73</i>	<i>37</i>	<i>4,83</i>	<i>110</i>	<i>2,70</i>	<i>63</i>	<i>3,31</i>	<i>88</i>	<i>4,06</i>
Албания	73	3,72	57	4,29	64	3,89	106	2,47	82	4,22
<i>Азербайджан</i>	<i>76</i>	<i>3,68</i>	<i>65</i>	<i>4,15</i>	<i>112</i>	<i>2,62</i>	<i>64</i>	<i>3,30</i>	<i>46</i>	<i>4,66</i>
<i>Македония, БЮР</i>	<i>81</i>	<i>3,58</i>	<i>86</i>	<i>3,64</i>	<i>80</i>	<i>3,58</i>	<i>69</i>	<i>3,19</i>	<i>97</i>	<i>3,90</i>
Босния и Герцеговина	89	3,47	97	3,29	72	3,68	86	2,91	90	3,98
Российская Федерация	103	3,25	99	3,11	92	3,20	60	3,35	114	3,35
<i>Таджикистан</i>	<i>104</i>	<i>3,13</i>	<i>83</i>	<i>3,74</i>	<i>117</i>	<i>2,40</i>	<i>117</i>	<i>2,02</i>	<i>69</i>	<i>4,38</i>
<i>Узбекистан</i>	<i>105</i>	<i>3,06</i>	<i>114</i>	<i>2,46</i>	<i>116</i>	<i>2,43</i>	<i>84</i>	<i>2,94</i>	<i>65</i>	<i>4,43</i>
<i>Кыргызстан</i>	<i>109</i>	<i>3,03</i>	<i>102</i>	<i>2,95</i>	<i>104</i>	<i>2,84</i>	<i>88</i>	<i>2,88</i>	<i>113</i>	<i>3,44</i>

Источник: на основе публикации World Economic Forum (2008); страны, не имеющие выхода к морю, выделены красным цветом курсивом.

ПРИЛОЖЕНИЕ III. СПИСОК УЧАСТНИКОВ

ЛИЦА, ПРИНЯВШИЕ УЧАСТИЕ В РАБОТЕ ГРУППЫ ЭКСПЕРТОВ ПО СВЯЗЯМ МЕЖДУ МОРСКИМИ ПОРТАМИ И ВНУТРЕННИМИ РЕГИОНАМИ

Г-н Саки АСИМАН	Генеральный директор СЕТМО, Барселона, Испания
Г-н Микалис АДАМАНТИАДИС	Руководитель секции ЕЭК ООН, Женева, Швейцария
Г-н Хоан АМОРОС	Генеральный секретарь ассоциации ФЕРРМЕД, Брюссель, Бельгия
Г-н Уве БАКОШ	Исполнительный вице-президент отдела сетевого управления транспортными коридорами группы "ДБ Шенкер", Берлин, Германия
Г-н Гилдас БРАНЕЛЕК	Заместитель начальника подразделения по вопросам интермодальности управления транспортного обслуживания, Министерство экологии, энергетики и устойчивого развития, Париж, Франция
Д-р Мари Р. БРУКС	Профессор университета Далхаузи, Галифакс, Канада
Г-н Петер БРУГТС	Старший советник по политическим вопросам, Министерство транспорта, общественных работ и водного хозяйства, Гаага, Нидерланды
Д-р Яромир ЦЕКОТА	Сотрудник по экономическим вопросам, Женева, Швейцария
Г-н Дэвид КОКРОФТ	Генеральный секретарь Международной федерации работников транспорта, Лондон, Соединенное Королевство
Г-н Рональд ДЕЛМАН	Руководитель отдела грузовых перевозок "Пи энд Оу Ферриз", Дувр, Соединенное Королевство
Г-н Жерар ДАЛЬТОН	Директор департамента Международного союза железных дорог (МСЖД), Париж, Франция
Г-н Ариф ДАВРАН	Заместитель председателя Международной ассоциации транспортно-экспедиторских организаций Турции (УТИКАД), Стамбул, Турция
Г-н Хулио ДЕ ЛА КУЕВА	Национальный эксперт Европейской комиссии, Брюссель, Бельгия
Д-р Петер ДЕ ЛАНГЕН	Экономист, сотрудник компании "Корпорит девелопмент", Роттердамский порт, и адъюнкт-профессор университета им. Эразма Роттердамского, Роттердам, Нидерланды

Г-н Эмре ДИНЧЕР	Морской эксперт, сотрудник подсекретариата по морским вопросам при кабинете премьер-министра, Анкара, Турция
Г-н Хакан ЭРДОГАН	Эксперт, Турецкие государственные железные дороги, Анкара, Турция
Г-н Владимир ЕРЫГИН	Капитан морского порта, руководитель Администрации морского порта, Новороссийск, Российская Федерация
Д-р Эрик ЕВТИМОВ	Советник по правовым вопросам Международного комитета железнодорожного транспорта (МКЖТ), Берн, Швейцария
Г-н Эльмар ФАРАДЖОВ	Руководитель сектора ТРАСЕКА и международных проектов, Министерство транспорта, Баку, Азербайджан
Г-н Джон ФОЛКНЕР	Руководитель отдела международных сетей Министерства транспорта, Лондон, Соединенное Королевство
Профессор Георгиос ГИАННОПУЛОС	Директор Греческого института транспорта при университете Аристотеля, Фессалоники, Греция
Антонио ГОНГОРА	Руководитель департамента по вопросам наземного транспорта и логистики, система испанских портов, Министерство общественных работ, Мадрид, Испания
Г-н Геркулес АРАЛАМБИДЕС	Профессор университета им. Эразма Роттердамского, Роттердам, Нидерланды
Д-р Тревор ХИВЕР	Почетный профессор школы бизнеса Саудера при университете Британской Колумбии, Ванкувер, Канада
Г-н Йенс ХЮГЕЛЬ	Руководитель отдела устойчивого развития Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ), Женева, Швейцария
Г-н Роэль ЯНССЕНС	Советник по экономическим и экологическим вопросам при ОБСЕ, Вена, Австрия
Г-н Ральф КЕЛЛЕРМАНН	Советник по вопросам транспорта, Постоянное представительство Германии, Женева, Швейцария
Г-н Ияннакис КОККИНОС	Генеральный директор управления кипрских портов, Никосия, Кипр
Г-н Евгений КОЗИЙ	Исполнительный директор организации Черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС), Стамбул, Турция
Г-н Берт КРУК	Ведущий специалист по проблематике портов, сотрудник Всемирного банка, Вашингтон, Округ Колумбия, Соединенные Штаты

Г-н Мартин МАГОЛЬД	Руководитель секции ЕЭК ООН, Женева, Швейцария
Г-н Грейм МАППЛБЕК	Руководитель секции по вопросам упрощения Международной морской организации, Лондон, Соединенное Королевство
Г-н Лиселот МАРИНУС	Советник по политическим вопросам Европейской организации морских портов, Брюссель, Бельгия
Д-р Гельмут МЕЛИХ	Руководитель Проекта трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ), Братислава, Словакия
Г-н Марио МЕЛЕТИУ	Технический специалист (отдел портов и перевозок), МОТ, Женева, Швейцария
Г-жа Янина МЕНТРАК	Директор Министерства инфраструктуры, Варшава, Польша
Г-жа Эва МОЛЬНАР	Директор отдела транспорта, ЕЭК ООН, Женева, Швейцария
Г-н Бьёрн НЕКМАН	Начальник отдела по связям с общественностью при Объединении стокгольмских портов и представитель Совета государств Балтийского моря, Стокгольм, Швеция
Г-н Эрнест НОКА	Заместитель министра, Министерство общественных работ, транспорта и телекоммуникаций, Тирана, Албания
Г-н Роберт НОВАК	Сотрудник по экономическим вопросам ЕЭК ООН, Женева, Швейцария
Г-жа Изабель ОБЕРСОН	Советник по правовым вопросам Международного комитета железнодорожного транспорта (МКЖТ), Берн, Швейцария
Г-н Богдан ОЛДАКОВСКИ	Генеральный секретарь Организации балтийских портов, Гдыня, Польша
Г-н Ник ПАНК	Руководитель отдела развития бизнеса компании "Пи энд Оу Ферриз", Дувр, Соединенное Королевство
Г-н Анастасис ПАПАЛИГУРАС	Министр, Министерство торгового флота, политика перевозок в акватории Эгейского моря и островов, Афины, Греция
Г-н Андреас ПАПАСТАМО	Первый секретарь по вопросам торговли и экономики, Постоянное представительство Греции при Отделении Организации Объединенных Наций и других международных организациях в Женеве, Женева, Швейцария

Г-н Симо ПАСИ	Руководитель отдела по сбору статистики грузовых перевозок автомобильным транспортом, Европейская комиссия, Евростат, Люксембург
Г-н Стивен ПЕРКИНС	Директор Совместного центра по изучению транспорта, Международный транспортный форум (МТФ), Париж, Франция
Г-н Миша ПЕСУТ	Сотрудник по экономическим вопросам ЕЭК ООН, Женева, Швейцария
Г-н Иоаннис ПРОТОПАПАС	Руководитель Департамента по делам портов и портовой политики, Министерство торгового флота, отдел перевозок в акватории Эгейского моря и островов, Афины, Греция
Г-жа Кристиана РАКАУТАНУ	Руководитель Отдела по международным вопросам Администрации морских портов, Констанца, Румыния
Д-р Владимеж РИДИКОВСКИ	Профессор Гданьского университета, Сопот, Польша
Г-н Набил САФВАТ	Руководитель секции транспорта ЭСКЗА ООН, Бейрут, Ливан
Г-жа Гёделе САННЕН	Консультант по вопросам стратегии и развития, Антверпенский порт, Антверпен, Бельгия
Г-н Улд Ху СИД'АХМЕД	Сотрудник по экономическим вопросам ЕЭК ООН, Женева, Швейцария
Г-н Геннадий П. СКВОРЦОВ	Генеральный директор Ильичевского порта и президент Ассоциации портов Черного и Азовского морей, Ильичевск, Украина
Г-н Петер СМЕТС	Старший научный работник по статистике Статистического управления Нидерландов, Херлен, Нидерланды
Г-н Бернارد СНОЙ	Координатор по вопросам экономической и экологической деятельности, ОБСЕ, Вена, Австрия
Г-н Дэсин СУН	Директор, Министерство транспорта, Пекин, Китай
Г-н Булент СЁНМЕЗ	Морской эксперт, подсекретариат при кабинете премьер-министра, Анкара, Турция
Г-жа Лейла СУЖЕТА	Главный специалист отдела инфраструктуры водного транспорта, Министерство транспорта и связей, Вильнюс, Литва
Г-н Ад И. ТУТ	Директор "Конинклейк недерландз вервур", Гаага, Нидерланды

Д-р Димитриос ЦАМБОУЛАС	Профессор Афинского национального технического университета, Афины, Греция
Д-р Эдди ВАН ДЕ ВОРДЕ	Профессор Антверпенского университета, Антверпен, Бельгия
Г-н Винсант ВАЛЕНТИН	Сотрудник по экономическим вопросам ЮНКТАД, Женева, Швейцария
Г-н Курт ВАН ДЕНЕ	Главный экономист Совместного центра изучения транспорта, Международный транспортный форум (МТФ), Париж, Франция
Г-н Мишель ВИАРДО	Эксперт по вопросам интермодальных перевозок и логистики, Управление транспортного обслуживания, Министерство экологии, энергетики и устойчивого развития, Париж, Франция
Г-н Георгиос ВЛАКОС	Генеральный секретарь Министерства торгового флота, транспортная политика в акватории Эгейского моря и островов, Афины, Греция
Д-р Тенгфей ВАНГ	Сотрудник по экономическим вопросам ЭСКАТО ООН, Бангкок, Таиланд
Г-н Джеймс УИЛТШИРЕ	Ведущий экономист по вопросам международных сетей, Министерство транспорта, Лондон, Соединенное Королевство
Д-р Ален ВУДБЕРН	Старший лектор, Вестминстерский университет, Лондон, Соединенное Королевство
Г-н Цзинкунь У	Президент компании "Нинбо порт лимитед", Китай
Г-жа Анна ВИПИЧ-НАМЁТКО	Заместитель министра, Министерство инфраструктуры, Варшава, Польша
Г-н Цзуюань СЮЙ	Заместитель министра, Министерство транспорта, Пекин, Китай
Г-жа Севинг ИЯМАН	Эксперт ЕС по политике транспорта и ТЕС-Т, Генеральный секретариат по делам ЕС, Анкара, Турция
Г-н Эмир Салим ЮКСЕЛЬ	Первый секретарь Постоянного представительства Турции при Отделении Организации Объединенных Наций и других международных организациях в Женеве, Женева, Швейцария
Г-н Рольф ЦИММЕРМАН	Заместитель руководителя секции, Федеральное управление транспорта, Берн, Швейцария