РОССИЙСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ им. И. КАНТА

ЦЕНТР ЕВРОПЕЙСКОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ

# ЕВРОПЕЙСКИЙ СОЮЗ – РОССИЯ – КАЛИНИНГРАД

(вопросы европейской интеграции в публикациях институтов ЕС
и оценках российских и зарубежных экспертов)

## ВЫПУСК 5

Издательство Российского государственного университета имени Иммануила Канта
2006

УДК 339.9
ББК 65.5
Е 243

*Редакционный совет:*

*А.П. Клемешев,* доктор политических наук, ректор РГУ им. И. Канта (председатель)
*Г.М. Федоров,* доктор географических наук, проректор РГУ им. И. Канта по научной работе (заместитель председателя)
*Л.Л. Емельянова,* кандидат географических наук, директор Центра европейской документации РГУ им. И. Канта (ответственная за выпуск)
*В.С. Корнеевец,* кандидат экономических наук, проректор РГУ им. И. Канта по экономическим вопросам
*Ю.М. Зверев,* кандидат географических наук, начальник Управления научно-исследовательских работ РГУ им. И. Канта

Е 243 Европейский союз — Россия — Калининград (вопросы европейской интеграции в публикациях институтов ЕС и оценках российских и зарубежных экспертов). — Калининград: Изд-во РГУ им. И. Канта, 2006. Вып. 5. — 66 с.
ISBN 5-88874-759-9

Пятый выпуск информационно-аналитического сборника по вопросам европейской интеграции, подготовленный сотрудниками Центра европейской документации при участии ученых РГУ им. И. Канта и Института Европы (г. Москва), знакомит читателя с транспортной политикой Евросоюза и вопросами взаимоотношений ЕС и России в этой области. Авторы статей подробно анализируют транспортные проблемы новых пограничных с Россией стран ЕС — Польши, Литвы, Латвии, Эстонии. В контексте развития европейского транспорта рассмотрены транспортные проблемы Калининградской области.

Предназначен для преподавателей, сотрудников, аспирантов и студентов университета, других вузов Калининграда, а также специалистов в сфере международных отношений.

УДК 339.9
ББК 65.5

**ISBN 5-88874-759-9**

© Коллектив авторов, 2006
© Издательство РГУ им. И. Канта, 2006

# СОДЕРЖАНИЕ

**1. Европейский союз и Россия: современный этап отношений**

*Дмитришин А.* Движение по четырем дорожным картам общих пространств.... 4

*Емельянова Л.* Развитие транспорта в европейских странах и транспортная политика Европейского союза..... 10

**2. Транспортная политика в пограничных с Россией новых странах-членах Европейского союза**

*Данилкина Н.* Транспортная стратегия Польши ..... 22

*Шеляг Д.* Развитие транспортной инфраструктуры Литвы ..... 27

*Шеляг Д.* Транспортные коммуникации Латвии ..... 34

*Данилкина Н.* Развитие транспорта в Эстонии..... 41

**3. Калининград в транспортном диалоге ЕС — Россия**

*Кузнецов А.* Транспортные проекты в рамках еврорегионов: зарубежный опыт и калининградские реалии..... 47

*Румянцева М.* Сопоставление развития сухопутных видов транспорта Калининградской области с РФ и Северо-Западным федеральным округом..... 56

**Об авторах** ..... 65

# 1. ЕВРОПЕЙСКИЙ СОЮЗ И РОССИЯ: СОВРЕМЕННЫЙ ЭТАП ОТНОШЕНИЙ

*А. Дмитришин*

## ДВИЖЕНИЕ ПО ЧЕТЫРЕМ ДОРОЖНЫМ КАРТАМ ОБЩИХ ПРОСТРАНСТВ

После майского саммита ЕС — Россия (10 мая 2005 года, Москва), вошедшего в историю как прорыв в отношениях между Европой и Россией, усилия обеих сторон были направлены на конкретизацию действий по выстраиванию маршрутов движения по принятым на саммите четырем дорожным картам. Напомним, что под дорожными картами понимаются четыре общих пространства взаимодействия:

— экономическое пространство, целями которого являются: создание открытого и интегрированного рынка между ЕС и Россией, устранение барьеров на пути торговли и инвестиций, содействие реформам и конкурентоспособности на основе принципов равноправия, прозрачности и оптимального управления, укрепление сотрудничества в сфере энергетики, транспорта, сельского хозяйства, охраны окружающей среды;

— общее пространство свободы, безопасности и правосудия, основные принципы построения которого — демократия, верховенство закона, уважение прав человека и основных свобод. Работа в этой области предусматривает принятие в ближайшем будущем соглашений об упрощении визового режима и о реадмиссии, которые вместе будут содействовать расширению контактов между гражданами ЕС и России;

— пространство внешней безопасности, цель которого — поддержание международного порядка, основанного на эффективной многосторонности. Евросоюз и Россия договорились сотрудничать с целью укрепления центральной роли Организации Объединенных Наций, обеспечения миссии и эффективности международных организаций, реагирования на современные глобальные и региональные вызовы, особенно такие, как терроризм, распространение оружия массового уничтожения, локальные конфликты, в том числе в регионах, прилегающих к границам России и ЕС;

— общее пространство исследований, образования и культуры, работа по созданию которого направлена на взаимовыгодное использование потенциала научных сообществ ЕС и России, а также культурного и интеллектуального наследия. Это должно способствовать экономическому росту, укреплению конкурентоспособности, усилению связи между иссле-

дованиями и внедрению инноваций, стимулированию тесного сотрудничества в сфере образования, включая сближение форм университетского обучения и специальностей.

Среди новостей в рамках развития экономического сотрудничества — запуск Евросоюзом и Россией нового совместного проекта, направленного на оказание поддержки вступления России во Всемирную торговую организацию (ВТО). Данный проект будет касаться процесса проведения правовой реформы, связанной с присоединением к ВТО, возможностей российского правительства выполнять свои обязательства и информирования представителей российского бизнеса и других заинтересованных лиц о преимуществах и вызовах присоединения к ВТО. Бюджет проекта составляет 3 млн евро. Новый проект будет осуществляться до конца 2007 года консорциумом партнеров из ЕС и России.

Основной вопрос в рамках развития второго общего пространства — второй «дорожной карты» (свободы, безопасности и правосудия) — это является вопрос о безвизовом проезде граждан России и Европейского союза. В принципе ничего нового в этом отношении дорожная карта не представляет. На совместном саммите России и ЕС в 2003 году было зафиксировано, что «Россия и ЕС согласились изучить условия для безвизовых поездок в качестве долгосрочной перспективы». Дорожная карта, таким образом, выступает как своего рода продолжение диалога по этому и многим другим вопросам. Первым шагом здесь должно стать достижение договоренностей с государствами-членами ЕС по взаимному упрощению визового режима. Россия уже заключила межправительственные соглашения по данному вопросу с некоторыми странами Европы (Италией, Германией и Францией). Однако основная цель России — добиться общего соглашения с Европейским союзом. Этот вопрос является крайне важным для России в рамках реализации сотрудничества по дорожным картам.

Не менее важная тема — тема сближения законодательства и правовых норм Европейского союза и РФ. Важность этой темы — в крайне чувствительном отношении Европейского союза, с одной стороны, к вопросам прав человека, с другой — к правовому обеспечению деятельности европейского бизнеса и европейских компаний в Российской Федерации.

Особое внимание Россия и Европейский союз намереваются уделить последнему направлению сотрудничества. К конфликтам, вызывающим особую озабоченность обеих сторон, относится, например, приднестровский конфликт в Молдавии. Через тесное сотрудничество с ЕС Россия намерена добиться предотвращения нежелательного развития и обострения конфликтной ситуации на территории бывшего советского пространства.

Приоритетными направлениями дорожной карты науки, образования и культуры являются углубление научно-технического сотрудничества между Европейским союзом и Россией, повышение мобильности студен-

тов, ученных и исследователей, обмен опытом в области научной и образовательной деятельности, развитие межкультурного диалога, расширение сотрудничества в проведении художественных и культурных проектов. Особую важность в области образования представляет содействие интеграции России в систему болонских процессов, что оговорено отдельным пунктом в рамках соответствующей дорожной карты. В направлении научно-технического сотрудничества серьезная ставка сделана на сотрудничество по защите интеллектуальной собственности и сотрудничество в ряде наиболее перспективных отраслей науки (нанотехнологии, коммуникации, возобновляемые источники энергии и т.д.).

Основой развития столь плотных отношений Европейского союза и России является рост их взаимозависимости. С присоединением к ЕС в мае 2004 года десяти новых членов на его долю приходится более 50 % российского экспорта. Россия удовлетворяет свыше 40 % поставок в европейские страны природного газа, более 20 % — нефти. Для Европейского союза Россия стала четвертым по важности после США, Швейцарии и Китая рынком экспорта. Динамично развиваются торгово-экономические связи РФ не только со старыми европейскими партнерами, такими, как Германия, Нидерланды, Италия, но и странами Центральной и Восточной Европы, только что вступившими в ЕС или претендентами на вступление. Так, по итогам 2004 года товарооборот с Польшей составил 8 млрд долларов (прирост на 19 % по сравнению с 2003 г.), Венгрией — 4,3 млрд (+23 %), Чехией — 3,7 млрд (+16,8 %), Словакией — свыше 3 млрд (+11 %), Болгарией — 1,94 млрд (+33 %), Румынией — 2,35 млрд (+15,6 %). Такое позитивное развитие связано не только за счет роста цен на энергоносители, поставляемые из России, но и за счет расширения присутствия российского бизнеса в этих странах. По сообщениям экспертов российского МИДа, только за последние два-три года крупные и средние российские компании приобрели в странах Восточной Европы собственность стоимостью более чем 10 млрд долларов в таких сферах, как топливно-энергетическая отрасль («ЛУКойл»), металлургия («Русский алюминий»), атомная энергетика, туристический бизнес, транспорт.

Дополнительный импульс взаимодействию России и ЕС придает российское председательство в Большой восьмерке в 2006 году, которое послужило стимулом для подписания ряда договоров, укладывающихся в концепцию дорожных карт.

Для анализа результатов действия дорожных карт необходимо разобраться в контексте их создания. В первую очередь следует отметить, что дорожные карты — это первый масштабный документ со времени подписания и вступления в силу Соглашения о партнерстве и сотрудничестве (СПС) между Россией и Европейским союзом (1997 г.). Ко времени подписания договора о создании общих пространств большая часть СПС уже ус-

пела устареть. В условиях необходимости построения нового типа отношений между ЕС и РФ договор о создании общих пространств выглядел перспективной идеей. Первоначально принятие договоров по общим пространствам было запланировано на осенний саммит России и ЕС в Гааге в 2004 году. Эти планы были сорваны провалом переговоров в рамках создания дорожных карт по вопросам внешней безопасности. Поэтому принятие дорожных карт в мае 2005 года стало, таким образом, символом преодоления Россией и Европейским союзом глубоких противоречий и продемонстрировало взаимную заинтересованность в выстраивании конструктивного сотрудничества. Однако попытка сгладить противоречия в отношении создания совместных пространств привела не столько к их реальному исчезновению, сколько к вытеснению на второй план. Для вновь созданных дорожных карт подобная политика означала размытость формулировок в попытке обойти наиболее чувствительные вопросы отношений России и ЕС. Предельная неконкретность дорожных карт — прямое следствие тяжелого процесса их согласования и принятия. В чем же заключаются основные проблемы дорожных карт? Во-первых, не указаны ни сроки, ни конечный результат действия этих соглашений. То есть конкретная конечная модель, к которой должны стремиться Европейский союз и Россия, заменена туманными и размытыми формулировками с традиционными терминами «интеграция», «сотрудничество» и т. п. Это само по себе является серьезным недостатком, который ведет к неорганизованности действий и определенному волюнтаризму в трактовке тех или иных положений. Во-вторых, из-за отсутствия формальных сроков и ожидаемых результатов действия данных договоров вытекает и неточность их положений. Таким образом, данные договоры фактически оставляют свободу действий в выборе конкретных проектов и мероприятий, которые должны наполнить их содержанием, что само по себе неплохо. С другой стороны, такая свобода выбора подразумевает и свободу от серьезных обязательств, что ставит под вопрос весь смысл принятия договоров. Прямая иллюстрация отсутствия структурированной системы обязательств и недостатка координации действий вследствие неконкретности дорожных карт — конфликт об отмене «пролетных денег» над Сибирью, который разгорелся весной 2006 года. Суть данного конфликта заключается в требовании нового состава Европейской комиссии во главе с Жозе Баррозу ускорить отмену (т. е. формально начать ее задним числом с 1 января 2005 года) выплат «пролетных денег» европейскими авиакомпаниями (до истечения сроков согласованных Москвой и Европейским союзом ранее — т. е. 1 января 2014 года). Более того, ЕС угрожает РФ отзывом своей подписи о согласии на вступление России в ВТО. В то же время ЕС выделяет 3 млн евро на содействие вступлению России в ВТО. И весь этот хаос происходит при формально действующих договоренностях о стремлении к созданию

четырех общих пространств Европейского союза. Мягко говоря, появляются сомнения в согласованности действий России и ЕС в вопросах, которые и в принципе не должны возникнуть.

Сложности в развитии сотрудничества России и Европейского союза обусловлены комплексом причин. Главная из них — изменение параметров традиционной системы международных отношений, что особо ярко проявляется во взаимоотношениях России как национального государства и Европейского союза как одновременно над- и межнационального объединения. Причем многие проблемы здесь вытекают не из того, что международная система приобрела новые характеристики, а скорее из того, что она как раз их не приобрела, но уже утратила часть традиционных черт. Иными словами — гораздо проще построить отношения с наднациональным образованием с четкой иерархией подчиненностей и разграничением компетенций, чем лавировать между экономическими полномочиями европейской бюрократии в Брюсселе и национальными амбициями европейских государств, которые обладают зачастую конфликтующими интересами и пересекающимися с ЕС компетенциями. Яркий пример обострения противоречий внутри ЕС — это конфликт по поводу строительства Североевропейского газопровода. Провал принятия европейской конституции ранее стал, таким образом, знаковым событием, которое косвенно означает, что России и Европейскому союзу придется и дальше с большим трудом налаживать разнообразные взаимоотношения. Другое дело — конкретные прагматические заинтересованности сторон друг в друге. Сюда можно отнести и тесные торговые отношения, и значение России для энергетической сферы Евросоюза, а также интерес России к европейскому рынку ядерных материалов и европейской авиационной промышленности. Можно сказать, что это и есть те нити, которые, несмотря на всю сложность построения взаимоотношений, прочно связывают Россию и Европейский союз. Дорожные карты с этой точки зрения удобно вписываются в этот концепт взаимоотношений. Практически ни к чему не обязывающие документы стали своего рода демонстрацией добрых намерений (или, скорее, прагматичной заинтересованности в дальнейшем сотрудничестве) в отсутствие реальных долгосрочных договоренностей, достичь которых в ЕС очень непросто.

Тем не менее принятие дорожных карт стало важным шагом в развитии сотрудничества между Евросоюзом и Россией. Значимость данного шага — желание продолжать совместную работу и развивать сотрудничество в важнейших сферах взаимодействия ЕС и РФ. В свете всего вышесказанного нельзя назвать дорожные карты действенными и эффективными инструментами координирования политик Евросоюза и России, однако как дипломатический шаг принятие дорожных карт продемонстрировало волю и взаимный интерес к преодолению структурных противоречий

и продолжению конструктивного сотрудничества. С точки зрения реальной политики дорожные карты необходимо рассматривать как компромиссную ступень на пути к созданию проработанного и системного документа, закрепляющего интенции, обязанности и базовые основы процесса сотрудничества России и Евросоюза. Важным в данном контексте является извлечение опыта из сложившейся ситуации для последующего создания документов о взаимодействии РФ и ЕС (возможно, в процессе разработки нового Соглашения о партнерстве и сотрудничестве). Оптимизм здесь внушает намерение Финляндии начать переговоры по новому СПС до конца своего председательства в ЕС (конец 2006 года). Время покажет — сдвинется ли наконец этот проект с мертвой точки в сторону реально действующих договоренностей или же сотрудничество РФ и ЕС так и будет осуществляется в системе декларативных документов.

Что же касается Калининградской области то, по словам Василия Лихачева, бывшего посла России в ЕС: «От конкретного применения этих карт Калининград получит много дивидендов, так как они представляют собой подробный план действий по формированию совместных экономических пространств: экономического, гуманитарного, внутренней и внешней безопасности» [7]. Так ли это, необходимо проанализировать подробнее. Основой существующей экономической системы Калининградской области является система импортозамещения, так как товары, произведенные в области, не облагаются таможенными платежами при транспортировке на территорию РФ. В свою очередь, товары, импортируемые в Калининградскую область из иностранных государств, также не облагаются пошлиной. Не вдаваясь в технические детали, отметим, что эта система образовалась вследствие льгот, предоставленных старым законом об ОЭЗ. Новый закон об ОЭЗ, вступивший в силу в 2006 года, отменил многие из ранее существовавших льгот, но при этом оставил на переходный период (10 лет) их действие для предприятий, зарегистрированных до 2006 года. Таким образом, на настоящий момент большая часть экономики области держится на льготах, предусмотренных Законом об ОЭЗ. В случае развития общего экономического пространства России и ЕС таможенные пошлины на товары, поступающие из Евросоюза, в конечном счете будут отменены. Соответственно Калининградская область полностью утратит свои конкурентные преимущества на российском рынке. К счастью для области, современный этап развития дорожных карт не наталкивает на оптимизм по поводу сроков формирования общего экономического пространства. Так что скорее всего сроки открытия внешних границ России для товаров ЕС совпадут или даже будут отставать от окончания действия переходного периода льгот старого закона об ОЭЗ и предполагаемой реструктуризации экономики области.

### Список литературы

1. *Борко Ю.* Скоро только сказка сказывается // Европейская безопасность: события, оценки, прогнозы. 2005. № 16. С. 1—6.

2. *Бородачев Т.* Россия и Европа устали друг от друга. № 230, 2005. 9 дек. [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://www. vremya. ru/print/140909.html

3. В Москве завершился саммит Россия — ЕС. Маяк [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://www. radiomayak. ru/archive/text?stream=interview&item=36519

4. *Кукушкин М.* Комиссары не хотят платить за Сибирь. № 183. 2005. 4 окт. [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://www. vremya. ru/print/135861.html

5. Россия и ЕС: перспективы стратегического партнерства. МИД РФ. [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://www. ln. mid. ru/ns-dos. nsf/162979df2beb9880432569e70041fd1e

6. От применения «дорожных карт» Калининград получит много дивидендов». Интервью с заместителем председателя комитета по международным делам Совета Федерации Василием Лихачевым [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://www. interfax. ru/r/B/exclusive/176.html?menu=32&id_issue=11334793

7. *Франко М.* «Отношения с Россией приобретают еще большую важность». Маяк [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://www. radiomayak. ru/archive/text?stream=schedules/6852&item=19415


*Л. Емельянова*

# РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТА В ЕВРОПЕЙСКИХ СТРАНАХ И ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА

В развитии всех видов транспорта, единого транспортного рынка Европа добилась значительных успехов, что в свою очередь способствовало развитию и самой транспортной отрасли, в которой занято сегодня свыше 10 млн человек, ежегодный оборот денежных средств внутри отрасли составляет около 1000 млрд евро. Транспорт рассматривается как важнейший фактор интеграционных процессов, поэтому его дальнейшему развитию в отдельных странах, а также общей гармонизации трансъевропейских сетей в политике ЕС уделяется большое внимание [18].

## Транспорт в ЕС: некоторые показатели

### *Железнодорожный транспорт*

В течение последних десяти лет в странах Евросоюза выросла протяженность всех видов транспортных сетей, исключение составил лишь железнодорожный транспорт, который за эти годы медленно, но все же сдавал позиции. Протяженность европейских железных дорог с 1970 года со-

кратилась на 17 %. В Германии это снижение было наиболее заметным — 13 %, до 10 % уменьшилась протяженность железных дорог во Франции, Ирландии, Португалии [17]. Количество перевезенных железнодорожным транспортом пассажиров в целом по ЕС, выросло, но весьма незначительно, а для таких новых стран ЕС, как Эстония, Латвия, Литва, Польша, Словакия, перевозки пассажиров железнодорожным транспортом сократились в 2—3 раза, в Чехии на 20 %. Из числа старых стран сообщества снижение железнодорожных перевозок произошло в Австрии на 16 %, в Португалии на 24 % [15]. Это связано в первую очередь с сокращением железнодорожной сети, а также количества подвижного состава ввиду его износа, что требует дополнительных вложений в повышение эффективности железнодорожного транспорта, особенно в новых странах ЕС. Еще одна проблема европейского железнодорожного транспорта — это его низкая мобильность, которая связана с различиями по странам в подвижном составе, системе сигнализации, а также с длительностью процедур при пересечении границы. В документах ЕС, посвященных развитию транспортной системы, железнодорожному транспорту отдается приоритет, планируется создать «единое железнодорожное пространство Европы как в юридическом, так и в технологическом смысле» [18]. По мнению европейских экспертов, «унификация и либерализация железнодорожных перевозок», которые проводятся сегодня в соответствии с решениями Еврокомиссии, даст возможность повысить эффективность и качество транспортных услуг, что в свою очередь будет способствовать развитию экономики в целом. Повышение роли железнодорожного транспорта призвано также снизить экологическую нагрузку со стороны автомобильного транспорта [9].

### Внутренний водный транспорт

В 2004 году общий объем перевозок этим видом транспорта составил 640 млн тонн, в среднем по ЕС (за исключением Бельгии и Польши) в 2001—2004 годах грузоперевозки выросли на 13,9 %; 48 % перевозок осуществлены внутри стран, 52 % — были международными.

Главный вклад в развитие внутреннего водного транспорта внесли Германия и Нидерланды, что подтверждает роль Рейна как ключевой водной артерии Европы. В 2004 году доля этих стран в общих грузопотоках по воде составила 86 %. Еще 12 % грузоперевозок выполнили Франция и Бельгия. На долю Люксембурга и Австрии приходится 1 %, так же как и на все новые страны ЕС. Если в течение 2001—2003 годов практически все страны за исключением Бельгии и Венгрии снизили количество перевозимых грузов, то на рубеже 2003—2004 годов можно говорить о возросшей грузонапряженности этого вида транспорта практически во всех странах.

Самые высокие темпы роста перевозок в эти годы были у Венгрии (20 %) и Люксембурга (15 %). Только для двух стран характерно устойчивое снижение количества перевозимых грузов — это Австрия и Словакия. Данный факт аналитики Евростата объясняют отсутствием точных данных статистики, связанной с закрытием после расширения ЕС таможенных пунктов между Австрией и Словакией, а также со значительным спадом количества перевозимых грузов в данном направлении [12].

Национальный водный транспорт как основной получил развитие в таких странах, как Польша, Чехия. На долю внутреннего водного транспорта здесь приходится более 50 % грузоперевозок. Для большинства других стран международный водный транспорт (грузовой и пассажирский) является основным, за исключением Люксембурга, где транзитный транспорт гораздо более важный и выполняет свыше 80 % перевозок.

Основные грузы, которые доставляются по воде в Европе, — это сырая нефть, промышленные минералы, строительные материалы (более половины всех перевозимых грузов). Основное транспортное средство — самоходные баржи, на долю которых приходится 81 % перевозок [11].

### Воздушный транспорт

В 2004 году общее количество авиапассажиров выросло по сравнению с 2003 годом на 8,8 % и составило 650 млн человек. Из них 24 % — это национальные перелеты, 42 % — перелеты внутри ЕС между отдельными странами и 34 % — полеты по внешним авиалиниям. Во всех странах ЕС в целом произошел рост числа авиапассажиров за исключением Бельгии, Нидерландов, Португалии, Франции, Кипра, где количество авиапассажиров на внутренних авиалиниях в среднем снизилось на 15—20 %. Наибольший же рост числа авиапассажиров зафиксирован в новых странах: так, в Словакии на 73 % по сравнению с 2003 годом, в Латвии на 49 %, Эстонии на 40 %, Литве на 48 %. Причем Литва более чем в два раза за этот период увеличила количество внутренних авиаперевозок. Безусловными лидерами по перевозке пассажиров среди старых стран стали Великобритания, Германия, Испания, Франция, Италия. Среди новых стран — Чехия, Польша, Кипр, Венгрия [10].

Общий объем перевезенных авиатранспортом грузов составил в 2004 году 10,7 млн тонн. Около 80 % из них — это грузоперевозки во внешние по отношению к ЕС страны. Лидером грузовых авиаперевозок в 2004 году была Германия (2,8 млн тонн, рост в 2003—2004 годах составил 14 %), на втором месте — Великобритания (2,5 млн тонн), на третьем — Нидерланды (1,5 млн тонн). Среди новых стран ЕС по количеству грузовых авиаперевозок лидируют Венгрия, Чехия. Кипр и Мальта [13].

## Автомобильный транспорт

Европейский автомобильный транспорт в 2004 году получил наибольшее развитие в экономике таких стран, как Германия, Франция, Испания, Великобритания и Италия, где он играет важную роль как внутренний национальный транспорт. Для Нидерландов, Австрии, Дании и особенно Бельгии автотранспорт важен на международных линиях, так же как и для экономик Эстонии, Латвии, Литвы, Словении и Люксембурга [16]. В 2004 году Германия с 22 % от общего количества грузоперевозок лидировала в тоннаже как на внешнеевропейских, так и внутриевропейских линиях. Франция, Бельгия, Нидерланды, Италия, Испания внутренние перевозки осуществляют автотранспортом (более 50 % грузов). Среди новых стран лидерами во внутриевропейских международных автоперевозках с 3 % каждая являются Чехия и Польша.

Во внешних международных перевозках ситуация выглядит по-другому. Второе место после Германии занимает Швеция, которая традиционно сотрудничает со своим северным соседом — Норвегией, а также Италия, внешнеэкономические связи которой направлены на сотрудничество со Швейцарией и Сан-Марино. Среди новых стран ЕС только Польша играет заметную роль в международных автоперевозках.

Главным партнером в перемещении грузов для трети стран Евросоюза является Германия, на долю которой приходится от 20 до 30 % грузопотоков этих стран и от 30 до 50 % собственных грузопотоков. Примером двусторонних пограничных торговых отношений стали такие страны, как Португалия — Испания (до 70 % грузооборота), Ирландия — Великобритания (свыше 90 %), Швеция — Норвегия — Финляндия (около 50 %). Россия была главным направлением для отправки грузов из таких стран ЕС, как Эстония (24 %), Латвия (17 %), Литва (17 %). Общий объем грузов внешних транспортных перевозок составил в 2004 году в Евросоюзе 56 млн тонн. Из них 66 % приходилось на Исландию, Лихтенштейн, Норвегию и Швейцарию. На долю новых независимых стран, включая Россию, — 17 % грузопотоков, на страны-кандидаты в ЕС (Болгария, Хорватия, Румыния и Турция), а также западные Балканские государства — 12 % вывозимых грузов [16].

Количество личного автотранспорта в среднем по Евросоюзу за последние двадцать пять лет удвоилось и составляет сегодня в среднем 469 машин на 1000 жителей. Этот показатель несколько ниже, чем в таких европейских странах, как Швейцария (508 машин), Лихтенштейн (683), Исландия (563), уступает он и показателю США (770 автомобилей). Лидером по моторизации населения среди стран ЕС является Люксембург (643 автомобиля на 1000 жителей). Новые страны Европейского союза заметно отстают по этому показателю. Так, в Латвии, Литве, Польше, Словакии, по

данным 2002 года, на 1000 жителей приходилось менее 300 автомобилей [14]. Напомним, что показатель количества личного автотранспорта на 1000 жителей часто используется как индикатор качества жизни населения. Протяженность автострад за 30 лет в странах Европы утроилась. Причем наибольший рост современных автотрасс был характерен для таких стран, как Испания, где их протяженность увеличилась почти в 2 раза, Греция (в 3 раза). Португалия (в 2,5 раза) [16].

## Транспортная политика ЕС

Цели транспортной политики ЕС были обозначены уже в Римских договорах 1957 года, которые подтвердили стремление государств, вошедших в ЕОУС, к созданию Общего рынка со свободным перемещением лиц, движением капитала, предоставлением услуг, многовариантной транспортной системы, основанной на интегрировании и комбинировании различных видов водного, сухопутного и воздушного транспорта. Дальнейшее развитие законодательной базы транспортной политики Евросоюза связано с подписанием в 1993 году Маастрихтского договора, в документах которого впервые был отражен проект по развитию трансъевропейских транспортных сетей. Кроме того, в соответствии с Договором в компетенцию Совета ЕС включены вопросы сотрудничества с третьими странами для продвижения проектов развития трансъевропейских сетей и гармонизации интересов Евросоюза с другими странами в области транспортной политики. На базе Маастрихтского договора была опубликована первая Белая книга о дальнейшем развитии общей транспортной политики. Цель принятия этого документа — создание единого транспортного рынка, который за эти годы был сформирован и затронул в большей степени такие виды транспорта, как автомобильный, воздушный, водный. Исключение составил железнодорожный транспорт, накопивший за эти годы большое количество проблем и требующий пристального внимания государственных и общеевропейских структур. Приоритет развитию железнодорожного транспорта отдается также в связи с обеспокоенностью ЕС состоянием окружающей среды, на воздушный бассейн которой вредное воздействие оказывает автотранспорт. Еще одной важной проблемой европейского транспорта являются вопросы синхронизации взаимодействия различных видов транспорта и значительные перегрузки на отдельных участках [1; 4].

Основные направления транспортной политики Евросоюза на современном этапе приводятся в Белой книге «Европейская транспортная политика на период до 2010 года — время решать» [6; 18]. В ней изложены задачи развития европейского транспорта, первоочередными из которых являются:

• Изменение соотношения между различными видами транспорта. Главная задача — установление максимального взаимодействия между развитием автомобильных и воздушных перевозок, между железнодорожным и водным транспортом. Приоритет отдается наиболее экологичным — железнодорожному и водному видам транспорта. Инструмент взаимодействия различных видов транспорта — регулируемая конкуренция. Так, конкурентоспособность автотранспорта будет повышаться через улучшение качеств дорожного покрытия, совершенствование логистики и управления, введение единых социальных норм для водителей, унификацию системы контроля и штрафов. На железнодорожном транспорте планируется повысить качество перевозок (точность, надежность, скорость) и предусмотреть меры по защите прав потребителей, разделить грузовой и пассажирский железнодорожный транспорт через создание в том числе отдельной путевой сети для грузоперевозок. Первоочередные задачи в области развития воздушного транспорта: сдерживание строительства новых аэропортов, рационализация воздушного движения с помощью единых правил управления воздушным движением, реализация мер по снижению негативного влияния (шум, углекислый газ) воздушного транспорта на окружающую среду.

• Создание транспортных цепочек «море — река — железная дорога». Подобная модификация потребует развития как морских, так и внутренних транспортных сетей, унификации правил и требований к перевозчикам, развития контейнеризации, открытия рынка портовых услуг, создания условий для обновления морского и речного флота. Планируется создавать мультимодальные коридоры, обеспечивающие приоритетность грузовых перевозок и высокоскоростные пассажирские перевозки. Больших средств потребует переоборудование железнодорожной инфраструктуры (железнодорожные подъезды к портам, сеть терминалов, сортировочные станции и перегрузочное оборудование), а также развитие высокоскоростной пассажирской железнодорожной сети, связанной с крупными аэропортами.

• Избирательность в финансировании транспортных проектов и создание механизмов платности пользования транспортной инфраструктурой. В первую очередь средства ЕС будут выделяться на проекты, направленные на развитие взаимодействия различных видов транспорта (интермодальность), а также на повышение безопасности движения на транспорте. Кроме того, транспортная политика в этой области будет включать в себя действия по привлечению частных инвесторов и созданию компаний со смешанным частногосударственным капиталом, введение платы за пользование транспортной инфраструктурой на всех видах транспорта. К числу приоритетных инфраструктурных проектов относится создание трансъевропейских транспортных сетей. На их развитие к 2020 году планируется

инвестировать около 600 млрд евро и реализовать 30 трансъевропейских транспортных проектов, включающих развитие железнодорожных, автомобильных трасс, внутренних водных путей, морских линий, аэропортов и морских портов. К 2020 году транспортная европейская инфраструктура должна включать 89,5 тыс. км автомобильных дорог, 94 тыс. км железнодорожных путей, из них 20 тыс. — высокоскоростных, позволяющих развивать скорость до 200 км/час. Внутренняя водная система должна возрасти до 11 250 км и включать 210 внутренних портов. Сеть морских (294 порта) и аэропортов (366 портов) планируется не расширять, а выделенные средства направить на техническое перевооружение существующих.

• Повышение безопасности транспорта. Европейская комиссия поставила задачу сокращения числа погибших в ДТП к 2010 году в 2 раза. Достижение этой цели планируется осуществить за счет тесного взаимодействия государств, гармонизации штрафов, внедрения новых технологий, постепенной стандартизации дорожных сигналов, знаков и разметки на всей трансъевропейской сети, оснащения всех вновь производимых автобусов ремнями безопасности на всех сидениях. Среди технологических решений, направленных на повышение безопасности движения, — введение бортовых устройств контроля безопасности, электронных водительских прав, ограничителей скорости.

• Совершенствование функционирования пассажирского транспорта, повышение устойчивости работы городского транспорта, поиск альтернативных источников энергии для работы автотранспорта. В документах ЕС признается также важность принятия мер по ограничению автотранспорта как наиболее экологически опасного. Кроме того, планируется постепенный переход на альтернативные источники топлива: биотопливо (до 6 % к 2010 году), природный газ, водород. В целом к 2020 году предполагается заменить на альтернативные виды топлива 20 % традиционного моторного топлива. Планируется также снизить перегруженность городского транспорта за счет сокращения использования частного автотранспорта и повышения роли железнодорожного городского транспорта (инвестирование средств в неавтомобильные виды транспорта), расширения велосипедных дорожек на городских линиях.

## Транспортный диалог с Россией

Диалог с Россией в области развития транспорта строится на базе Соглашения о партнерстве и сотрудничестве (СПС), принятого в декабре 1997 года сроком на десять лет. Как отмечается в документах Представительства Еврокомиссии в России, СПС после 2007 года будет автоматически продлено, если какая-либо из сторон не выйдет из Соглашения. Статья

70 Соглашения предусматривает сотрудничество, направленное на структурную перестройку и модернизацию транспортных систем и сетей в России, а также на развитие совместимости транспортных сетей в контексте формирования глобальной транспортной системы. Сотрудничество, в частности, включает модернизацию управления и инфраструктуры, поощрение и развитие смешанных перевозок, совместных научно-исследовательских программ, разработку законодательных и институциональных норм.

После подписания в мае 2005 года дорожных карт четырех пространств транспортный диалог ведется в рамках взаимодействия в поле экономического пространства, где предусмотрены действия по гармонизации долгосрочных транспортных стратегий России и ЕС, включая сближение законодательств [3]. Стороны договорились также усилить регулярные консультации в рамках международных транспортных организаций, вести работы по развитию систем управления воздушным сообщением и сертификации воздушных судов, а также совместному использованию навигационных спутниковых систем применительно к вопросам обеспечения безопасности на транспорте. В области безопасности морского судоходства усилия сторон будут направлены на внедрение стандартов Международной морской организации с учетом Парижского, Токийского и Черноморского меморандумов о взаимопонимании по государственному контролю в портах.

Большое внимание в диалоге уделяется оценке, разработке и реализации инфраструктурных проектов и приоритетных транспортных коридоров. Напомним, что страны ЕС в результате принятых европейскими министрами транспорта в 1994 году на о. Крит и в 1997 году в г. Хельсинки решений договорились о создании десяти транспортных коридоров, три из которых проходят по территории России. Коридор № 1 предполагает строительство автомобильной и железной дорог по маршруту: Хельсинки — Таллин — Рига — Каунас — Клайпеда — Советск — Калининград — Мамоново — Гданьск. Как видим, коридор проходит по территории Финляндии, государств Балтии и Польши, а также Калининградской области. В области будут строиться автомобильные дороги от границы с Польшей до границы с Литвой, модернизированы железнодорожные пути, планируется открытие погранперехода «Мамоново-2 — Гжехотки», строительство моста через Неман и погранперехода в обход Советска [8].

Коридор № 2 Берлин — Варшава — Минск — Москва — Нижний Новгород — Екатеринбург пролегает по территории четырех государств и имеет значительную протяженность на территории России. Изначально эта транспортная артерии должна была связать Берлин с Москвой, проходя по территории Польши и Белоруссии. В 1997 году на Общеевропейской конференции по транспорту российская сторона выступила с инициативой продления транспортного коридора № 2 до Волжского региона с после-

дующим соединением с Транссибирской магистралью в Екатеринбурге. В результате длительных переговоров и согласований в 2000 году было принято решение продлить коридор не только на восток, но и на запад до Парижа и Лондона. В результате общая протяженность автомагистрали «Лондон — Екатеринбург» составит 4800 км, в том числе на территории России 1900 км. На российском участке от границы с Республикой Беларусь до Нижнего Новгорода планируется завершить модернизацию автодороги с устройством 6-, 8-полосной проезжей части до 2010 года. Стоимость работ, включая коренную реконструкцию головных участков на подходе к Москве, составит 27,7 млрд рублей (в ценах 2003 года) [8].

Коридор № 9 протяженностью 6,5 тыс. км задумывался Евросоюзом для обеспечения непрерывного продвижения грузов по маршруту: Хельсинки — Санкт-Петербург — Псков — Москва — Киев — Кишенев — Бухарест — Димитровград — Александрополис. Российские участки коридора следующие: граница Финляндии — Выборг — Санкт-Петербург — Новгород — Тверь — Москва — Калуга — Брянск — граница Украины; Санкт-Петербург — Псков — Невель — граница Белоруссии; Калининград — Черняховск — Нестеров — граница Литвы. Работы на отечественных участках включают не только модернизацию автодорог, но и такие масштабные проекты, как строительство портов в Приморске и Усть-Луге, переоборудование грузовых перевалочных терминалов в порту Санкт-Петербург, реконструкцию автомобильного погранперехода в пос. Чернышевское (Калининградская область), строительство сухопутных транспортных обходов, способных обеспечить высокую скорость прохождения грузов, вокруг Выборга, Луги, Пскова, Санкт-Петербурга, Ногинска, Электростали, Бронницы, Звенигорода и Голицыно [8].

Наряду с развитием трансъевропейских коридоров было решено усилить деятельность по созданию системы евроазиатских транспортных связей России. На международной конференции по транспорту в 1998 году при участии международных транспортных организаций Россия подготовила предложения по приоритетным евроазиатским коридорам. Первый из них «Запад — Восток», который является продолжением транспортного коридора № 2. Его задача — соединить европейские регионы с дальневосточными портами через Транссиб, далее с Корейским полуостровом и Японией; он имеет ответвления в Монголию, Казахстан и Китай. Второй приоритетный транспортный коридор — направление «Север — Юг», продолжающее трансъевропейский коридор № 9 с выходом на российский порт Оля близ Астрахани, а далее в Иран, страны Персидского залива и Индию. Развитие данного коридора связано в первую очередь с модернизацией портовой инфраструктуры на Каспии, загрузкой мощностей открытого в декабре 2003 года контейнерного терминала в астраханском порту Оля через строительство к нему железнодорожной ветки. Кроме того, учи-

тывая динамичное развитие евроазиатских транспортных связей, принято решение продолжить этот транспортный коридор по направлению Москва — Ростов-на-Дону — Новороссийск с проведением модернизации железной дороги в этом направлении. Работы по созданию и развитию транспортного направления «Север — Юг» были признаны как первостепенная задача, имеющая стратегическое государственное значение, цель которой — защита экономических интересов России на Каспийском море и в Средней Азии [4; 8].

Отношения России и Европейского союза в области транспорта получили дальнейшее развитие в результате подписанного в конце 2005 года в Брюсселе совместного документа «Общие принципы и структура транспортного диалога Россия — ЕС в сфере транспорта и инфраструктуры» [5]. Подписывая этот документ, стороны договорились вести переговорный процесс на основе согласованных приоритетов и рабочих планов в форме регулярных встреч в рамках пяти специальных рабочих групп: по транспортной стратегии, инфраструктуре и государственно-частному партнерству; по безопасности на транспорте; по воздушному транспорту; по морскому, речному и внутреннему водному транспорту; по автомобильному и железнодорожному транспорту.

За прошедшие месяцы после подписания основного документа, определяющего транспортный диалог ЕС — Россия, шла интенсивная работа во всех пяти рабочих группах, что позволило, по мнению статс-секретаря-заместителя Министра транспорта РФ С.А. Аристова, перейти «от общих рассуждений о необходимости вести диалог к рассмотрению конкретных вопросов». Так, в рамках рабочей группы по безопасности на транспорте достигнута договоренность по сотрудничеству в области подготовки кадров для транспортного комплекса. Рабочей группой по воздушному транспорту достигнуто позитивное развитие диалога по вопросу модернизации транссибирских маршрутов. Стороны договорились вести диалог на принципах открытости, реальных затратах и недискриминации. Использование европейскими авиаперевозчиками сибирских авиалиний будет основываться, по мнению российской стороны, на положениях межправительственных двухсторонних соглашений о воздушном сообщении, а также на договорных отношениях на коммерческой основе, заключаемых «Аэрофлотом» и иностранными авиапредприятиями. В конструктивном ключе прошло заседание рабочей группы по морскому, речному и внутреннему водному транспорту. Стороны обсудили перспективы сотрудничества в изучении возможностей взаимодействия в области мониторинга судов, создания единой информационной системы внутренних водных путей. Дальнейшее обсуждение совместных инфраструктурных проектов проходило на заседаниях соответствующей рабочей группы. На основе доклада

Группы высокого уровня, объединяющей стратегические подходы в развитии транспортных коммуникаций 53 государств, был составлен список приоритетных инфраструктурных проектов на ближайшие 15—20 лет. В этот список вошли 10 российских проектов, 7 из которых стали первоочередными. Было принято решение о намерении провести анализ грузопотоков и инфраструктуры в направлении Берлин — Владивосток. Среди основных вопросов, которые поднимались на заседаниях рабочей группы по автомобильному и железнодорожному транспорту: безопасность дорожного движения, законодательные изменения в странах ЕС в контексте введения новых директив, отражающих режим труда и отдыха водителей, а также реформирование железнодорожного транспорта [7].

Дальнейшее развитие транспортный диалог ЕС — Россия получил на первом заседании Постоянного совета партнерства на уровне министров транспорта России и ЕС 8 сентября 2006 году в г. Лаппеенранта (Финляндия), в котором приняли участие министр транспорта РФ Игорь Левитин, министр транспорта и связи Финляндии Сусанна Хуовинен, Комиссар ЕС по вопросам транспорта Жак Барро, статс-секретарь Министерства транспорта Германии Йорг Хеннеркес. По итогам заседания было принято решение создать в рамках Транспортного диалога рабочую группу по логистике, что позволит, по мнению министра транспорта России И. Левитина, поднять логистическое управление отечественным транспортом [2].

### *Список литературы*

1. *Вайденфельд В., Вессельс В.* Европа от А до Я: Справочник европейской интеграции. Рига, 2002.

2. В г. Лаппеенранта (Финляндия) состоялось первое заседание Постоянного совета партнерства (ПСП) на уровне министров транспорта России и ЕС // Транспортная безопасность и технологии, 2006 [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://www. transafety. ru/news/n. php?id=2635

3. «Дорожная карта» по общему экономическому пространству [Электрон. ресурс]. Режим доступа:http://www. mintrans. ru/pressa/Russia_EC/Road_Card. doc

4. *Европейский* союз: Справочник-путеводитель / Под ред.О.В. Буториной / Отв. ред. Ю.А. Борко, И.Д. Иванова. М.: Изд. дом «Деловая литература», 2003.

5. Общие принципы, цели и структура диалога Россия-ЕС в сфере транспорта и инфраструктуры [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://www. mintrans. ru/pressa/Russia_TC_03102005.htm

6. *Основные* направления транспортной политики ЕС на период до 2010 года // Зарубежный опыт разработки и реализации транспортной политики [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://www. eatu. ru/eatu. ru. page(BOOK). book(39).html

7. «*Поступательное* развитие Транспортного диалога Россия — ЕС». Выступление Статс-секретаря-заместителя Министра транспорта РФ С.А. Аристова на встрече с представителями Ассоциации европейского бизнеса в России и Международного союза автомобильного транспорта [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://www. eatu. ru/eatu. ru. page(DOC).doc(15614).rubric(7).html

8. Статьи о транспортных коридорах // Транссистема-Международная экспедиторская компания [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://www. transsystem. kz/rus/mdl_arch_year. asp?idx=20&i=145&lang=rus

9. *Трошина А.* Реформа железных дорог в ЕС. Ч. 1: Кризис и стратегия//Информационно-аналитический портал рынка металла и строительства [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://www. ugmk. info/print. php?art= 1137774076

10. Air passengers transport up 8.8 % in 2004 // Eurostat news release [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://europa. eu. int/comm/eurostat/

11. Goods transport by inland waterways [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://www. epp. eurostat.cec. eu. int/portal/ page?_pageid=1996,39140985&_dad= portal&_schema=PORTAL&screen=detailref&language=en&

12. *Luis A DE LA FUENTE LAYOS* / Inland Waterways Freight Transport in Europe in 2004//Statistics in focus. Transport. 01/2006. European Communities, 2005.

13. *Luis A DE LA FUENTE LAYOS* / Air Transport in Europe in 2004/ Statistics in focus. Transport. 02/2006. European Communities, 2005.

14. Passenger cars [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://www. epp. eurostat. cec. eu. int/portal/page?_pageid=1996,39140985&_dad=portal&_schema =PORTAL&screen=detailref&language=en&

15. Rail transport of passengers [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://www. epp. eurostat. cec. eu. int/portal/page?_pageid=1996,39140985&_dad= portal&_schema=PORTAL&screen=detailref&language=en&

16. *Sciullo C., Smihily M.* Road freight transport by origin-destination 2004: Top ten flows are all between EU-15 countries / Statistics in focus. Transport. 10 / 2005. European Communities, 2005.

17.Total length of railway lines [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://www. epp. eurostat. cec. eu. int/portal/page?_pageid=1996,39140985&_dad= portal&_schema=PORTAL&screen=detailref&language=en&

18.White Paper: European transport policy for 2010:time to decide [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://www. europa. eu. int/comm/transport/white_paper/ documents/ doc/lb_texte_complet_en. pdf

# 2. ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА В ПОГРАНИЧНЫХ С РОССИЕЙ НОВЫХ СТРАНАХ – ЧЛЕНАХ ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА

*Н. Данилкина*

## ТРАНСПОРТНАЯ СТРАТЕГИЯ ПОЛЬШИ

### Переходный период

В результате переговоров с ЕС в области транспортной политики для всех стран-кандидатов из Центральной и Восточной Европы, кроме Словении, был определен переходный период относительно распространения общеевропейских правил перевозок пассажиров и грузов на их территории. Не позднее чем через 3 года после вступления в Евросоюз старые и новые страны ЕС должны сообщить Европейской комиссии о своем намерении продлить переходный период (максимум на 2 года) либо о времени начала действия правил Евросоюза. Переговоры с ЕС Польша завершила 10 июня 2002 года, получив переходный период по наиболее важным вопросам: железнодорожный транспорт и открытие польской дорожной сети для тяжелого автотранспорта. Кроме того, переходный период потребовался для открытия рынка грузовых перевозок, осуществляемых в рамках так называемого каботажа (внутренних перевозок) в странах Европейского союза. В течение как минимум 3 лет после вступления Польши в ЕС ее внутренний рынок будет недоступен для каботажных грузоперевозок [7].

Переходный период является необходимым условием модернизации и реконструкции польской дорожной сети. Перед вступлением Польши в Евросоюз страна получила наибольший из всех стран-кандидатов переходный период по вопросу доступа дорожной сети для тяжелого автотранспорта. Максимально допустимая нагрузка на ось, зафиксированная в Директиве ЕС (96/53), составляет 11,5 тонн. Польская дорожная сеть с трудом выдерживает допустимые в стране нагрузки 10 тонн на ось. Необходимо приведение сети польских международных шоссейных дорог в соответствие с параметрами, определенными Европейским соглашением об основных международных транспортных артериях (AGR). Речь идет об укреплении дорожного покрытия, строительстве битумных обочин, создании дополнительных полос движения на наиболее перегруженных участках, сооружении окружных дорог вокруг городов и создании двухуровневых пересечений с железнодорожными путями [2]. До 2008 года Польша имеет

право на сбор дополнительной платы за проезд по тем участкам данных трасс, которые не приспособлены к принятым в ЕС нормам нагрузки на ось. Впоследствии еще в течение двух лет на определенных участках будут действовать ограничения на передвижение автотранспорта с нагрузкой на ось более 10 тонн.

Программа модернизации в рамках реализации соглашения AGR охватывает 1058 км международных дорог и 557 км дорог международного значения. Она предусматривает строительство окружных дорог вокруг 16 городов, сооружение мостов и 28 виадуков над железнодорожными путями, модернизацию подъездов к морским паромам и пограничным переходам [2]. Основная часть финансирования на эти цели поступает из структурных фондов ЕС и Фонда сплочения. Например, суммарные вложения в транспортный сектор в 2004 году составили 716 млн евро, из которых 548,9 млн были направлены на новые проекты, а 167,1 млн евро — на ранее запущенные по программе ISPA [4].

## Европейские проекты по развитию дорожной инфраструктуры

В 2003 году Европейская комиссия предложила модернизировать принятую в 2001 году программу развития трансъевропейской транспортной сети (TEN-Ts) с учетом вступления в ЕС новых государств. По мнению Еврокомиссии, ряд проектов, связанных со вступлением новых стран, представляет интерес для экономики всего Евросоюза. В настоящее время приоритетным направлением транспортной политики ЕС является приведение в соответствие транспортной инфраструктуры вошедших в него в 2004 году стран с международными техническими стандартами и ее интегрирование с западноевропейской сетью.

Через территорию Польши проходит четыре коридора (I, II, III, VI) трансъевропейской транспортной сети для стран Центральной и Восточной Европы, принятых на Критской конференции [9]. В ближайшие 15—20 лет наиболее важным мероприятием в области развития польской транспортной инфраструктуры будет строительство автострад и скоростных дорог [2].

На данный момент у Польши наименее развитая сеть автомобильных дорог из всех новых стран-членов ЕС. Ограничены возможности для грузового автотранспорта, имеющего европейские стандарты веса и габаритов [9].

По достигнутой договоренности с момента вступления Польши в Евросоюз был открыт доступ только к определенным трассам, которые являются основными в направлениях запад-восток и север-юг. По ним международные перевозчики могут осуществлять транзит через Польшу [7]. Протяженность этих трасс составляет 4,3 тыс. км из 18,0 тыс. км всей протяженности дорог в Польше. Именно на этих участках концентрируются на данный момент основные инвестиции Евросоюза [10].

Один из приоритетных транспортных проектов (проект № 25), согласно решению Европейского парламента и Совета [6], — это строительство автострады А1 Гданьск — Брно. Данные проект особо интересен для европейцев ввиду того, что по этому маршруту уже осуществляется большая часть международных перевозок (48 млн тонн международного трафика в транзитных перевозках за 2000 год). Проект включает строительство автомобильной трассы от Гданьска до Вены через город Лодзь в Польше и Брно в Чехии. На некоторых участках между городами Катовице и Брно будут отремонтированы существующие дороги. Строительство этой трассы позволит усилить безопасность на дорогах, уменьшить скопление автомобилей. Предварительные расчеты показывают большую экономическую выгоду от данного проекта, который стимулирует развитие торговли и других видов экономической деятельности. Однако данный проект вызывает серьезные протесты экологов. Предполагается, что дисбаланс между транспортным и экологическим секторами в течение последующих лет удастся преодолеть [4]. Строительство автомобильных дорог включено в соответствующие планы национального развития четырех стран ЕС. На некоторых участках уже ведутся строительные работы, однако работы на территории Польши будут завершены позже, чем это планировалось в 2004 году. На участке от Брно до чешско-австрийской границы не определена траектория трассы в связи с тем, что она будет пересекать охраняемый природный комплекс (Natura 2000) в Чешской Республике. Здесь завершение работ ожидается к 2013 году вместо запланированного 2009 года. Трансграничный участок между Веной и Брно, вероятно, будет создаваться по схеме общественно-частного товарищества, которое уже работает на австрийском участке [8].

Присоединение Польши к соглашениям Об основных международных железных дорогах (AGC) и Об основных международных дорогах комбинированного транспорта (AGIC) означало принятие Польшей обязательства осуществить модернизацию железных дорог, чтобы стало возможным довести скорость пассажирских поездов до 160 км/час, товарных — 120 км/час, а давление на ось — до 22,5 тонн [2]. В соглашениях запланирована модернизация дорог: CE-20 Куновице — Познань — Варшава — Тересполь; CE-30 Згожелец — Вроцлав — Краков — Медыка; CE-65 Гдыня — Варшава — Катовице — Зебрыдовице; CE-59 Свиноуйсьце — Щецин — Познань — Вроцлав — Ополе — Халупки, за исключением участка Щецин — Познань — Вроцлав и включением только в соглашение AGIC участка Щецин — Желин — Вроцлав. Кроме того, соглашение AGIC охватывает дороги С-65 (Тчев — Быдгощ — Катовице) и С-30/1 (Краков — Мушина), а также ответвления от дороги CE-59 в направлении границы с Чешской Республикой в Завидове и Мендзылесе [2].

Для развития пассажирских перевозок предусматривается строительство новой железной дороги Берлин — Познань — Лодзь — Варшава — Москва со скоростью поездов более 300 км/ч, дороги Вроцлав — Велунь — Идзаковице с удлинением на юг от Силезии до границы с Чехией и Словакией и на север от Корытова через Вышегруд, Плоцк до Гданьска. В течение нескольких лет ведется модернизация погранпереходов для международных поездов [2]. В число приоритетных транспортных проектов (проект № 23) входит развитие трансъевропейского транспортного коридора IV и модернизация железнодорожного маршрута Гданьск — Варшава — Брно [6]. Маршрут железнодорожной магистрали проходит по густонаселенным, индустриализованным территориям с быстрорастущими транспортными потребностями. Существующая линия Е65, пропускающая ежегодно 4 млн пассажиров и 5 млн тонн грузов, близка к перегрузке. Развитие железнодорожного пути от Балтийского моря в направление с севера на юг создаст возможности для уменьшения нагрузки на существующем пути от Северного моря [8]. Модернизация этого пути позволит ускорить транспортировку пассажиров и грузов. Скорость движения пассажирских поездов составит 160 км/ч, грузовых — до 120 км/ч. Время пути от Гданьска до Варшавы сократится с 3 ч 30 мин до 2 ч 40 мин. Стоимость транспортируемых грузов уменьшится на 15 %. В целом пропускная способность линии должна увеличиться на 20 %. Проект значительно сократит время пути и затраты как на пассажирские, так и грузовые поезда. Он усилит привлекательность железнодорожного транспорта и позволит увеличить его долю до 25 %, что очень важно при имеющейся тенденции к снижению этой доли в Польше. Реализация проекта также стимулирует развитие инфраструктуры на протяженности маршрута [8].

Железнодорожные проекты по данному направлению также включены в соответствующие национальные планы Чешской Республики, Польши и Словакии. Предварительно были проведены экономическое и дизайнерское исследования, а также оценка возможного воздействия на окружающую среду. В настоящее время в Польше лишь небольшой участок железнодорожного полотна центрального значения приводится в соответствие международным стандартам. Вся польская часть линии должна соответствовать параметрам AGC/ AGTC к 2013 году. Первая фаза модернизации началась в 2005 году на участке Гданьск — Варшава (320 км). Железнодорожный маршрут Гданьск — Варшава — Брно и автострада Гданьск — Брно станут составными частями трансъевропейского транспортного коридора VI, обозначенного на Критской и Хельсинской конференциях. Оба проекта включают строительство транспортной ветви к порту Гданьска, где будет создан новый контейнерно-паромный терминал с пропускной способностью 1 млн TEU и 1,5 млн пассажиров в год.

Модернизация системы подъездных дорог к портам и строительство автострад в направлении север-юг является существенным условием сохранения конкурентоспособности польских портов (Гдыня, Гданьск, Щецин-Свиноуйсьце). Основные проблемы польских портов связаны с изменениями, согласующими внутреннее право страны со стандартами ЕС, изменениями в хозяйственном секторе расширенного европейского рынка, изменением и расширением функций управлений портов. Польский закон о портах и пристанях причисляет польские порты к группе портов, управляемых согласно модели «Land lord». Главным заданием управляющих субъектов (портовладельцев) является содержание и развитие публичной инфраструктуры, а также предоставление территорий и объектов этой инфраструктуры в распоряжение операторских фирм, работающих по правилам свободного рынка и конкуренции. В польских портах услуги в большей части оказываются частными фирмами. С 2003 года предпринимаются попытки создать единое портовое хозяйство, однако со времени отклонения Европейским парламентом Директивы о доступности портовых услуг (в ноябре 2003 г.) по данному вопросу возникает множество противоречий, и отрасль является на данный момент одной из наименее унифицированных [3].

Продолжается модернизация воздушного транспорта. Польша имеет восемь гражданских аэропортов международного класса. Самый крупный из них — Варшава-Окенче — соответствует требованиям категории III B ICAO и может обслуживать 5 млн пассажиров ежегодно. В связи с ростом объема пассажирских перевозок предусматривается концентрация международных рейсов дальнего сообщения в варшавском аэропорту и двух запасных аэропортах в северном и южном регионах Польши (Гданьск, Краков). Остальные аэропорты будут обслуживать только международные полеты на средние расстояния. Реализация такой концепции возможна при условии улучшения инфраструктуры аэропортов и повышения безопасности полетов [2].

В повышении скорости, безопасности (в том числе экологической), комфортности перевозок по территории Польши, таким образом, весьма заинтересованы европейские инвесторы. Рационализация и модернизация транспортной инфраструктуры, улучшение баланса и взаимодействия между различными видами транспорта — важнейшая сегодня потребность как польского, так и общеевропейского транспортного сектора.

### *Список литературы*

1. В Польше изменены тарифные ставки дорожных штрафов, применяемых к водителям грузовых автомобилей [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://www. elfor. ru

2. *Либерадцки Б.* Польша: Роль транзита в транспортной политике [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://vasilievaa. narod. ru/news/info/338/

3. *Филина Л.* Морские порты Польши накануне вступления в Евросоюз // Судоходство. Одесса, 2004. № 4—5.

4. *Annual* report of the Cohesion Fund 2004. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2006. P. 80—81.

5. *Council* Directive 96/53/EC of 25 July 1996 laying down for certain road vehicles circulating within the Community the maximum authorized dimensions in national and international traffic and the maximum authorized weights in international traffic (OJ L 235, 17.09.1996). P. 59.

6. Decision No 884/2004 of the European Parliament and the Council. Brussels, 2004. 29.04.

7. PSM — Transport w Unii Europejskiej [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://www. ue. psm. pl

8. *Trans-European* Transport Network. Ten-T priority axes and projects 2005. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2005.

9. Transport. Poland — Adoption of the Community Acquis [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://www. europa. eu. int/scadplus/leg/en/lvb/e13106.htm

10. *Usługi* transportowe po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej. Urząd Komitetu Integracji Europejskiej. Warszawa, 2003.

***Д. Шеляг***

## РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЛИТВЫ

Транспорт является наиболее интегрированной в европейский рынок отраслью хозяйства Литвы. Географическое положение республики выгодно с точки зрения развития транспортных коммуникаций. Основные направления и приоритеты транспортной политики стабильны в течение уже нескольких лет. Они представлены в основных документах страны: программе подготовки Литвы к членству в ЕС; программе деятельности Правительства Литовской Республики, стратегии развития транспорта и транзита Литвы, утвержденной 12 сентября 2001 года в Белой книге на 2001—2004 годы и в долгосрочной программе стратегии Литвы до 2015 года; в резолюциях и рекомендациях, принятых на последних конференциях министров транспорта Европы [7; 8].

Министр транспорта и коммуникаций Литвы Зигмантас Бальчитис в 2003 году подчеркнул в своем выступлении, что об эффективности и хорошей конкурентоспособности транспортного сектора по отношению к другим секторам свидетельствует тот факт, что его вклад в структуру внутреннего валового продукта постоянно растет [5]. В 2002 году в транспортном секторе, в котором занято 5,2 % работников Литвы, было создано 9,2 % ВВП.

Достаточно мощная транспортная инфраструктура, удобное географическое положение, высокая квалификация специалистов делают Литву перспективным посредником между востоком и западом, севером и югом. Для развития транспортной сферы в рамках ЕС Литовская Республика действительно имеет ряд преимуществ. Среди них — транзитное географическое положение, знание восточноевропейского рынка, высокая профессиональная компетентность персонала, хорошо развитая инфраструктура, более низкие по сравнению с другими странами-членами ЕС цены на транспортные услуги. Вместе с тем действуют и негативные факторы, которые связаны с оттоком квалифицированной рабочей силы после вступления Литвы в Евросоюз, ростом конкуренции со стороны западных транспортных компаний и сокращением в связи с этим количества малых предприятий-перевозчиков, повышением издержек на перевозки.

Для минимизации негативных последствий и прогрессивного развития транспортной политики Министерство транспорта Литовской Республики разработало стратегическую программу реконструкции и развития транспортной системы, одобренную Правительством. Основная цель данной программы — создание интегрированной диверсифицированной транспортной системы и интеграция ее в европейский рынок транспортных услуг с целью стимулирования развития перевозок через территорию Литвы и связей страны с другими государствами [2].

Программой предусмотрено:

— создание гибкой системы регулирования транспортной деятельности, основанной на нормах международного права. Одновременно принимаются меры, стимулирующие участие национальных перевозчиков в работе международных транспортных ассоциаций;

— создание гибкой системы государственного регулирования транспортной деятельности. Программа отражает наиболее общие принципы транспортной политики: стратегическое планирование, инвестиции, налоги, лицензионная деятельность, организация взаимодействия различных видов транспорта;

— осуществление экономической реформы и приватизация на транспорте. Сущность экономической реформы заключается в трансформировании государственно-административной экономической модели в рыночную модель. При этом сохраняются элементы государственного регулирования транспортной деятельности, что обусловлено важностью транспорта для всей экономики страны и естественным монополизмом ряда транспортных предприятий.

Национальная транспортная политика реализуется в координации с другими странами Балтии. Для обеспечения такой координации проводятся специальные исследования по всем странам Балтии по анализу внутренних и внешних торгово-экономических отношений, структуры и управ-

ления транспортной системы, провозных и пропускных возможностей на основных магистралях, изучению особенностей пограничного и таможенного режима в странах региона, а также перспективных транспортных потребностей.

В период с 2007 до 2013 года инвестиции в транспортную инфраструктуру Литвы составят свыше 3,9 млрд долларов. Наиболее значительные средства планируется выделить на такие проекты, как строительство автомагистрали Via Baltica и железной дороги Rail Baltica, а также автотрасс, соединяющих Восток и Запад страны [3].

## Транспортные коридоры

Хорошо развитая сеть железных дорог и Клайпедский порт сыграли важную роль в том, что из выбранных международных транспортных коридоров на состоявшейся в Греции (на Крите) в 1994 году Панъевропейской конференции министров транспорта по территории Литвы были проложены два: I (Хельсинки — Таллинн — Рига — Каунас — Варшава) и IX с двумя ответвлениями — IXБ (Киев — Минск — Вильнюс — Клайпеда) и IXД (Кайшядорис — Каунас — Калининград). По этим коридорам идут основные грузопотоки. Неотъемлемые компоненты мультимодальных транспортных коридоров, составляющие сеть TINA (программа специально разработана для стран-кандидатов в Европейский союз, цель которой — составить требования, которые должны быть выполнены этими странами для улучшения национальных транспортных инфраструктур и обоснования потребности в инвестициях). В Литве — это транспортный комплекс Клайпедского государственного морского порта, Вильнюсский, Каунасский и Палангский международные аэропорты, внутренний Неманский водный путь Каунас — Клайпеда, а также основные железнодорожные и автодорожные звенья [6].

Для дальнейшего развития транспортной системы, согласно европейским стандартам, необходимо модернизировать ее инфраструктуру. Развивая интегрированную и конкурентоспособную транспортную систему, необходимо добиться того, чтобы основные транспортные магистрали и узлы Литвы были признаны частью Трансъевропейской сети (TEN-Tr), что в свою очередь обеспечит последовательные и своевременные инвестиции в развитие транспортных коммуникаций страны.

## Железнодорожный транспорт

Поскольку в последнее время все больше внимания в Европе уделяется железнодорожному транспорту, а по I и IX коридорам, пересекающим Литву, перевозится свыше 80 % железнодорожных грузов, приоритет отда-

ется модернизации железных дорог. Модернизация I транспортного коридора и прокладка железной дороги с европейской колеей от польской границы совместно со строительством центра логистики включены в список приоритетов развития транспортной инфраструктуры Литвы. Завершение работ в этом направлении даст возможность Литве и другим государствам Балтии через Польшу соединиться с железнодорожными сетями Германии и других стран Западной Европы и расширить сеть комбинированных перевозок. Что касается транспортного коридора IX (Б, Д), то он на сегодняшний момент уже располагает 220 км дорог, которые обновляются с учетом требований ЕС. Для увеличения скорости пассажирских поездов до 160 км в час, грузовых — до 100 км в час планируется инвестировать около 40 млн евро в капитальный ремонт железных дорог, модернизацию железнодорожных станций, ремонт подъездных путей в Клайпедском порту. Новые проекты развития и модернизации инфраструктуры IX транспортного коридора включают широкое использование телекоммуникаций, сигнализации и электроснабжения, а также обновления мостовых конструкций, путепроводов и сортировочных станций. Общая стоимость проекта составит примерно 500 млн литов, в том числе 300 млн литов из фонда ISPA. В целом модернизация железнодорожной инфраструктуры в I и IX международных коридорах будет закончена в 2008—2010 годах [7].

В 2002 году железные дороги Литвы, Белоруссии и Украины подписали соглашение о создании поезда комбинированного транспорта «Викинг» по маршруту Одесса — Клайпеда — Одесса и была разработана технология его организации. Цель этого совместного проекта — объединить морские порты Балтийского и Черного морей (Клайпеду, Одессу и Ильичевск) регулярно курсирующим поездом. «Викинг» начал функционировать с 6 февраля 2003 года Литва также заинтересована в развитии двух других проектов поездов комбинированных перевозок через Россию. Первый из них — это контейнерный поезд по маршруту Калининград — Москва — Калининград с ответвлением на Клайпедский порт. Второй проект — это контейнерный поезд «Балтика-Транзит», организуемый совместно Литвой, Латвией и Эстонией.

Надо отметить и то, что в развитии международных транспортных коридоров важную роль играют проекты «2К» и «Rail Baltica». Двухсторонний проект «2К», направленный на развитие крупнейших транспортных узлов (портовых комплексов) в Литве и Калининградской области Российской Федерации, является уникальной и новой формой межгосударственного сотрудничества, поскольку выходит далеко за рамки транспортных и экономических интересов. Основные цели и задачи проекта тесно переплетаются с главными направлениями и приоритетами развития транспорта в Литве, закрепленными Парламентом (Сеймом) и Правительством Литовской Республики в долгосрочных стратегических документах развития го-

сударства. В 2001 году министры транспорта Балтийских стран подписали соглашение о сотрудничестве по развитию проекта «Rail Baltica». В одном из разделов проекта говорится о строительстве железнодорожной магистрали протяжённостью 1100 км, соответствующей европейским стандартам. Так называемая европейская железнодорожная колея (1435 мм) соединит Таллин с Варшавой и улучшит сообщение между Берлином и Хельсинки. В проекте намечено, что скорость грузовых поездов на созданной магистрали может достигать 140 км/ч, а пассажирских — 180 км/ч. Проект Rail Baltica включен в список приоритетных трансъевропейских транспортных проектов, а в 2007—2013 годах на его реализацию в Литве намечается выделить почти 178 млн долларов. В общей сложности на модернизацию железных дорог и повышение скорости пассажирских поездов планируется потратить около 88,5 млн долларов [1].

## Клайпедский морской порт

Огромную роль в развитии транзитных перевозок играет незамерзающий Клайпедский морской порт. В последние годы активно ведется работа по модернизации инфраструктуры Клайпедского морского порта: проведена реконструкция причалов, подъездных железных и автодорог, сделано углубление акватории порта, закончена реконструкция ворот порта, оборудован терминал круизных кораблей. В связи с окончанием углубления до 14,5 м входного канала порта, Клайпедский порт приобрел статус глубоководного порта. Теперь он может принимать корабли типа PANAMAX. На развитие инфраструктуры порта в 2007—2013 годах планируется вложить инвестиции на сумму 153,5 млн долларов [3].

Правительство Литовской Республики проводит политику развития комбинированных перевозок, ведущую к более эффективному использованию потенциала всех участников транспортной цепи. Этому способствует сданный в эксплуатацию в 1998 году Клайпедский контейнерный терминал, предназначенный для обработки примерно 150 тыс. тонн грузов в год. Важно отметить, что в Клайпедском порту быстрее всего растет перевалка грузов с применением современных технологий комбинированного транспорта. Клайпеда имеет хорошее сообщение с портами Западной и Северной Европы. Паромные линии соединяют Клайпеду с портами Германии, Дании и Швеции (Килем, Архусом, Мукраном, Стокгольмом, Копенгагеном, Фредерицей), а регулярные судоходные линии — с главными портами Западной Европы, Юго-Восточной Азии и Америки. Клайпедский порт имеет уникальное сооружение — железнодорожную переправу, построенную для переправки вагонов в Германию (Мукран), годовая мощность которой до 90 тыс. вагонов в год.

Согласно договоренности между АО «Литовские железные дороги» и АО «Немецкие железные дороги», с 1 июля 2003 года перевозки на линии Клайпеда — Мукран осуществляются исключительно на основе положений Конвенции о международных железнодорожных перевозках, что способствует приближению западного рынка к восточному побережью Балтийского моря.

В стратегии развития транспорта и транзита Литвы предусмотрено создание логистических центров в регионах Вильнюса (столица), Каунаса (место пересечения I и IX коридоров) и Клайпеды (порт). Работа по созданию такого центра («грузового двора») в Вильнюсском регионе уже началась. Вильнюс — очень благоприятное место для такого центра, поскольку расположен возле будущей восточной границы Евросоюза, он должен привлечь значительные грузопотоки из СНГ и ЕС. Грузовые дворы будут интегрированы в сеть европейских логистических центров и станут предоставлять следующие услуги: перегрузка грузов с одного вида транспорта на другой, таможенные услуги, услуги таможенных посредников и экспедиторов, склады длительного хранения, склады-холодильники, стоянки, бензоколонки, финансовые услуги (банковские, страхования и др.), аренда офисных помещений [2].

Значительную роль в транспортной системе Литвы играют таможенные склады и импортно-экспортные терминалы, которые функционируют во всех главных транспортных узлах. В настоящее время действуют 103 таможенных складов и 27 импортно-экспортных терминалов, расположенных по всей территории Литвы, предоставляющих услуги складирования, перегрузки, перераспределения, сортировки и комплектации грузов.

## Автотранспорт

По оценкам экспертов, после вступления Литвы в Евросоюз интенсивность движения автотранспорта в целом по стране возросла на 20 %, а количество трейлеров, пересекающих страну, увеличилось в несколько раз. Границы страны ежегодно пересекают примерно 1,5 млн грузовых автомобилей, а по автодорогам перевозится свыше 50 % грузов более чем в 40 государств мира. В связи с этим большое внимание уделяется модернизации магистральных дорог, увеличению их пропускной способности, безопасности движения, строительству объездных дорог городов и населенных пунктов.

К европейской дорожной сети относится 1733 км магистральных дорог, совпадающих с трансъевропейскими коридорами, 4877 км республиканских дорог, 14725 км районных дорог государственного значения (8800 км из них — гравийные). В 2005 году на содержание дорог и их развитие выделено 835 млн литов, в 2006 году около 700 млн литов. Часть недостающих средств компенсируется помощью из фондов ЕС. В 2004-м до-

рожники Литвы освоили 133,9 млн литов из фондов Евросоюза. Дирекция литовских автодорог подготовила пять проектов для получения помощи из фондов ЕС. В 2005 году была получена финансовая поддержка в размере 85 % от стоимости всех пяти проектов. Проекты касаются развития дорог трансъевропейской сети на отрезке Вильнюс — Пренай — Мариямполе, на отрезке Вильнюс — Лида; I транспортного коридора (Via Baltica); транспортного коридора IXB; транспортного коридора IXD и других дорог. Средства пойдут на укрепление дорог, насыпей, оборудование ограждений, шумозащитных ограждений, освещение [1]. По сообщениям отдела по связям с общественностью Министерства транспорта и коммуникаций Литвы, в 2007—2013 годах на развитие автомагистрали Via Baltica намечается выделить около 117,8 млн долларов, на модернизацию оси восток-запад (IX коридор) затратят около 607 млн долларов. Немало инвестиций намечается выделить на модернизацию путей регионального и местного значения: на асфальтирование гравийных дорог и на развитие связок с международными коридорами — свыше 357 млн долларов [3].

Правительство Литовской Республики, учитывая то, что ее границы будут и внешними границами ЕС, а развитая инфраструктура погранично-пропускных пунктов является фактором, положительно влияющим на скорость и время доставки грузов, утвердило стратегический план развития погранично-пропускных пунктов. Полностью осуществить этот план. предусматривается до 2009 года.

## Авиатранспорт

В 2005 году международные аэропорты Литвы — Вильнюс, Каунас и Паланга — обслужили 674,6 тыс. пассажиров (по сравнению с 2004 годом рост составил 14 %), авиакомпании Литвы перевезли 7,6 тыс. тонн груза и почты, что на одну тысячу тонн больше, чем в предыдущем году.

Государственное управление, надзор и контроль за гражданской авиацией Литвы осуществляются Администрацией гражданской авиации, которая также занимается реализацией и надзором за реализацией Национальной программы безопасности гражданской авиации. Аэронавигационные услуги совершающим транзитные полеты через район ответственности Литвы за полеты или совершающим посадку и взлет в международных аэропортах Литвы воздушным суднам оказываются государственным предприятием «Воздушная навигация». Вильнюсский регион информации о полетах охватывает всё воздушное пространство Литвы и часть нейтральных вод Балтии [5].

Небольшой рынок для организации международных перелетов делает литовскую авиацию весьма уязвимой. Поэтому Литва пытается привлечь в свою страну авиакомпании низкобюджетных перевозок. Министр комму-

никаций и транспорта Литвы пригласил в республику восемь подобных компаний, среди которых уже работающие в Латвии easyJet (Великобритания) и Ryanair (Ирландия), а также BMI baby (Великобритания), Air Berlin (Германия), Virgin Express (Германия), German wings (Германия), Hapag Lloyd Express (Бельгия) и FLY be (Голландия). Министерство сообщило, что компаниям предложено прежде всего обратить внимание на Каунасский аэропорт, который обладает взлетно-посадочной полосой длиной 3,25 км и может принять лайнеры любого типа. Из Каунаса в настоящий момент регулярные авиапассажирские перевозки осуществляет только одна компания — Aviakompanijos Lietuva — это четыре регулярных косвенно прямых (самолет следует с посадкой в Паланге) международных рейса [4].

### *Список литературы*

1. Дороги Балтии: концессия, аренда, ГЧП [Электрон. ресурс]. Режим доступа и http://www. eatu. ru/eatu. ru. page(DOC).doc(10076).rubric(5).from(20).html

2. Зарубежный опыт разработки и реализации транспортной политики. Транспортная политика стран Восточной Европы. Транспортная политика Литвы // Сайт Министерства транспорта Российской Федерации [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://www. mintrans. ru/pressa/ TransStrat_Foreign_ Experiens_ 4_2.htm

3. Интервью заведующей отделом по связям с общественностью министерства транспорта и коммуникаций Литвы Регины Склепович ИА «РЖД-Партнер. Ру» [Электрон. ресурс]. Режим доступа: //http://portnews. pdg. ru/news/ 20954/?print=1

4. Литовцы хотят дешево летать // Дайджест БИЦ: Лттва — экономика и бизнес [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://inews. spb. ru/issue. php&id= 754576651115893784622.09.2006

5. Позитивы и негативы//Международный журнал «Транзит» № 3. 2003 [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://perevozchik. com/ ApLastNews/ 05_04_ap/ 15.php

6. Транспортная система Литвы — международный коридор через будущую границу Евросоюза // Статьи о транспортных коридорах [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://www. transsystem. kz/rus/mdl_arch_year

7. *2003-Annual* Energy and Transport review. December 2004. — Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2005. P. 120—121.

8. Regular Report on Lithuania's Progress Towards Accession.// COM (2002) 700 final. P. 81—84.

***Д. Шеляг***

## ТРАНСПОРТНЫЕ КОММУНИКАЦИИ ЛАТВИИ

Цель транспортной политики Латвии — создание эффективной, надежной, мультимодальной, сбалансированной и конкурентоспособной отрасли. Одна из важнейших задач — развитие и поддержание транспортной

инфраструктуры и достижение определенных критериев ее качества, улучшение системы транспортных услуг, обеспечение высокого уровня безопасности сообщения.

Транзитные перевозки — один из приоритетов работы латвийского правительства. Ежегодно через территорию Латвии в направлении восток-запад (Россия — страны СНГ — Латвия — страны Западной Европы) транспортируются значительные объемы грузов (около 50 млн тонн). В 2004 году перед вступлением страны в ЕС через Латвию транзитом следовало почти 90 % грузов, обрабатываемых портами страны, и 75 % грузов, перевозимых по железной дороге [4]. В транспортировке и обслуживании транзитных грузов было занято более 8 % всех работающих жителей Латвии. Доля транзитных услуг во внутреннем валовом продукте составляла приблизительно 7—8 %. В связи с этим государство и сегодня уделяет особое внимание содействию транзитным перевозкам, а также развитию транспортных коридоров и интеграции Латвии в общеевропейскую транспортную систему. Соединение ответвлений I европейского транспортного коридора (Via Baltica) с Вентспилсским, Рижским и Лиепайским морскими портами, а также со II и XIX транспортными коридорами, их официальное включение в общеевропейскую транспортную систему открывает более широкие возможности привлечения крупных финансовых ресурсов в экономику страны, в том числе и в транспортную отрасль [5].

Для успешного развития и укрепления транзитных позиций страны латвийским правительством поставлены задачи:

• развития и модернизации транспортной инфраструктуры;

• повышения качества транспортных услуг;

• стимулирования предпринимательской деятельности в транзитной отрасли путем обеспечения благоприятной налоговой политики, эффективного пограничного контроля и стабильного законодательства;

• формирования внешнеполитических отношений Латвии и выполнения международных обязательств, а также совершенствования и популяризации образа Латвии в мире;

• формирования особых условий для создания новых производств по обработке транзитных грузов, участия государства в финансировании соответствующей инфраструктуры.

## Авиация

Сегодня на территории Латвии действуют три аэропорта: два международных «Рига» и «Лиепая» и прошедший сертификацию Вентспилсский аэродром. Международный аэропорт «Рига» выполняет 99 % всех пассажирских и воздушных перевозок в стране, обслуживая рейсы в тринадцать стран. По прогнозам, в 2010 году число обслуженных аэропортом пасса-

жиров достигнет 1,5 млн человек. Государственное акционерное общество «Международный аэропорт “Рига” — современный аэропорт, отвечающий международным стандартам гражданской авиации. Радиотехническая система посадки самолетов и освещения посадочной полосы аэропорта соответствует требованиям 1-й категории Международной организации гражданской авиации (IKAO). Продолжается модернизация и расширение аэропорта. В ближайшее время будет завершена реконструкция пассажирского терминала и начата работа по удлинению посадочной полосы и повышению категории системы управления посадкой самолетов в аэропорту.

Крупнейшим авиаперевозчиком Латвии является компания «Air Baltic», которая выполняет регулярные полеты в Берлин, Франкфурт, Хельсинки, Москву, Киев, Копенгаген, Стокгольм, Таллин, Вильнюс и Вену. Нерегулярные рейсы (в основном в излюбленные туристами места отдыха — Испанию, Грецию, Турцию, Египет, Тунис, на Канарские острова), осуществляют авиакомпании «Latčarter» и «Latpass Aviolīnijas».

Основная задача в развитии латвийской авиации — укрепление позиций латвийских авиапредприятий, максимальный прирост пассажирских и грузовых перевозок и количества совершаемых полетов, повышение качества обслуживания пассажиров, что поможет воздушному транспорту Латвии выдерживать конкуренцию с другими странами ЕС.

## Автосообщение и дороги

Автомобильные дороги — главные артерии транспортировки большей части грузов в Латвии. На них ложится и основная нагрузка по перевозке пассажиров на автобусах как местного, так и международного сообщения. За последние годы общая протяженность автомобильных дорог Латвии существенно не изменилась. Сейчас в стране 20323 км государственных автодорог, в том числе:

- главных — 1622 км (все с черным покрытием);
- I категории — 5389 км (в том числе 3852 км с черным покрытием);
- II категории — 13312 км (в том числе 2433 км с черным покрытием).

Общая длина подчиненных Министерству сообщения муниципальных дорог — 32481 км. Такая протяженность автодорожной сети для территории Латвии вполне достаточна. Общая плотность дорог по стране составляет 0,80 км/ км$^2$, государственных автодорог — 0,31 км/ км$^2$ [3].

Наиболее актуальная проблема этой отрасли на данный момент — это улучшение состояния дорог. Имеющийся в последние годы финансовый дефицит, из-за которого часть работ по содержанию дорог и их восстановлению не проводилась, привел к тому, что сейчас дороги находятся в критическом состоянии. Направления дальнейшего развития автодорожной сети — разработка оптимальной системы финансирования дорожной

отрасли, замена дорожного покрытия, развитие транспортных коридоров и улучшение инфраструктуры, повышение безопасности сообщения.

Автоперевозки осуществляются, как правило, коммерческими предприятиями, лицензированием деятельности которых занимается государственная управленческая структура — автотранспортная дирекция Латвии. Сегодня в отрасли международных перевозок в Латвии работают 2415 фирм, имеющих более 5500 грузовых автомашин и 790 автобусов; местными перевозками занимаются 1959 фирм с общей численностью автопарка 3930 грузовых автомобилей и 1100 автобусов. Проверку соблюдения условий перевозок грузов и пассажиров ежегодно проходят более 26 тыс. единиц транспорта [3].

Продолжается качественная замена парка грузовых автомобилей на технически более совершенные модели. Уже сейчас почти 36 % автомашин, занимающихся международными перевозками, имеют сертификаты «зеленый и безопасный» и «Euro-3 безопасный», что свидетельствует об их соответствии современным техническим требованиям и меньшей вредности для окружающей среды. Постепенно все автомобили с дизельными двигателями (их доля сейчас составляет 41 %) планируется заменить на грузовики с карбюраторными двигателями.

По числу дорожно-транспортных происшествий ситуация в Латвии все еще крайне неудовлетворительна, и эта проблема выдвинута в качестве национальной задачи, которую необходимо решать на государственном уровне. Для того чтобы повысить безопасность дорожного движения в Латвии до уровня развитых европейских государств и радикально сократить число пострадавших и погибших в автоавариях, Министерство сообщения в сотрудничестве с другими ответственными ведомствами разработало и реализует Национальную программу безопасности дорожного движения. В ее рамках создан Совет безопасности дорожного движения, возглавляемый министром сообщения. Этот орган координирует политику безопасности дорожного движения и осуществляет надзор за выполнением и результатами национальной программы.

Наибольшее внимание в Латвии уделяется контролю за участниками транспортного движения, мерам по повышению безопасности на дорогах наименее защищенных участников движения, особенно пешеходов и велосипедистов. Дирекцией безопасности дорожного движения создан один из самых современных в Европе и мире регистров транспортных средств и водителей. Создаваемая в режиме он-лайн база данных позволяет непрерывно получать информацию об автоводителях, зарегистрированных в стране транспортных средствах, технических осмотрах, оплате государственной пошлины, статистические данные о дорожно-транспортных происшествиях, сведения о предприятиях розничной торговли транспортными средствами, автошколах. В будущем в регистре будет вестись и учет

штрафных очков автоводителей за нарушения правил дорожного движения. Успешно ведется обмен информацией с Европейским регистром транспортных средств EUCARIS. Транспортные средства, которые ввозятся в Латвию из других стран, проверяются по базам данных соответствующих государств, чтобы исключить возможность регистрации в стране автомобилей, приобретенных незаконным путем.

В Латвии введена отвечающая стандартам Европейского союза система технического осмотра транспортных средств и система контроля их переоборудования. Латвийские регистрационные номерные знаки транспортных средств и регистрационные удостоверения признаны одними из наиболее надежно защищенных в мире. В 2001 году была введена система аудита безопасности дорожного движения, главными задачами которой являются не только констатация дорожно-транспортных происшествий и их последствий, но и проведение ряда профилактических мер с целью предотвращения ДТП уже во время планировки дорог и транспортных узлов, их строительства и эксплуатации. Латвия входит в число тех европейских государств, которые первыми распространили эту прогрессивную систему на автодорожную сеть всей страны.

## Железнодорожный транспорт

Важная составляющая часть транспортной системы государства — железные дороги. Их основная задача — обеспечение потока транзитных грузов в направлении восток-запад, север-юг, обслуживание большого пассажиропотока в зонах движения электропоездов. Ежегодно по железным дорогам Латвии перевозится около 20 млн пассажиров, что составляет 5,6 % их общего числа по стране. В среднем за год по железной дороге транспортируется 38 млн тонн грузов, что составляет около 54 % общего объема грузов, перевозимого наземным транспортом в Латвии. Общая эксплутационная протяженность главных железнодорожных линий Латвии составляет 2305 км. Развернутая протяженность главных путей — 2703 км, главных и станционных путей — 3870 км. Железнодорожная сеть имеет 173 станции и 195 остановок с соответствующими постройками и техническим оснащением для обеспечения перевозок всех видов [3].

Министерство сообщения и специалисты-железнодорожники работают над упорядочиванием отрасли для ее успешной деятельности в условиях рыночной экономики, чтобы поддерживать в надлежащем состоянии инфраструктуру, восстанавливать подвижной состав и осуществлять надежные и не причиняющие ущерб окружающей среде перевозки. Закон о железной дороге и подчиненные ему правила Кабинета министров и Министерства сообщения формируют правовую базу для либерализации системы железнодорожного транспорта. Созданы администрация железных

дорог и железнодорожная техническая инспекция по стандартизации, которые работают в подчинении Министерства сообщения уже с 1999 года. Ведется работа над законом о пассажирских перевозках, после принятия которого планируется создать Агентство государственной маршрутной сети.

Процесс реструктуризации железной дороги продолжается путем преобразования нынешней структуры предприятия в концерн. В составе концерна функции головного предприятия планируется передать неприватизируемому государственному акционерному обществу, которое будет заниматься управлением железнодорожной инфраструктурой. Дочерним предприятиям концерна намечено передать функции перевозки, ремонта подвижного состава и др., и в случае необходимости они могут быть приватизированы. В разработке проекта реструктуризации железной дороги принимали участие ведущие отраслевые консультанты из стран Европы. Программа реструктуризации железной дороги утверждена правительством. К изучению проблем отрасли привлекаются и специалисты научно-исследовательских учреждений Латвии.

## Мореплавание и порты

Протяженность морской границы Латвии составляет 500 км. Государство имеет десять портов, и вдоль ее побережья ведется интенсивное судоходное движение, поэтому для нее важно присоединиться к международным соглашениям и стандартам в области безопасности мореходства, предотвращения загрязнения морей с судов и обеспечения эффективности судоходного движения. Международной морской организацией издано более 930 резолюций, регулирующих вопросы безопасности на море, Европейский союз утвердил 45 директив, регулирующих актов и решений, которые должны учитываться латвийским законодательством. Требования ЕС уже полностью введены в отношении регистрации судов, в остальных областях — частично. На основе директив ЕС приняты правила Кабинета министров о танкерах и танках изолированных балластов, об оповещении при перевозке судами опасных и загрязняющих грузов, о порядке регистрации пассажиров судов, правила Министерства сообщения о контроле государством порта, положение о судовом регистре Латвии [2]. Сейчас Министерство сообщений работает над двумя новыми законами — Морским кодексом и Законом об управлении по морским делам и безопасности на море. Требования ЕС в области мореплавания тесно связаны с выполнением предписаний международных морских и других организаций (HELCOM, ILO, IHO), которые для Латвии как морского государства имеют чрезвычайно большое значение. В настоящее время Латвия присоединилась более чем к 40 международным конвенциям [1].

Латвийские порты предоставляют полный спектр услуг. Крупнейшим по грузообороту на Балтийском море является Вентспилсский порт, специализирующийся на перевалке нефти, нефтепродуктов, калийной соли, жидких химических грузов, металлов, древесины и других генеральных грузов. Главные преимущества Вентспилсского порта — незамерзающие морской канал и акватория, позволяющие обслуживать суда при любых погодных условиях, стабильные традиции и опыт, а также наличие свободных территорий для расширения грузовых терминалов. Дальнейшее развитие Вентспилсского порта предполагает создание условий для обслуживания судов с большей грузоподъемностью и увеличение грузопотока через порт. Главные направления программы развития порта предусматривают реконструкцию и модернизацию районов и объектов обработки грузов, строительство новых терминалов. Реконструкция и строительство причалов порта будут способствовать приросту объемов перевалки нефти, нефтепродуктов, металлов и калийной соли.

Рижский порт по грузообороту занимает второе место среди латвийских портов. В последние годы в порту наблюдается стабильный прирост объема переваливаемых грузов. За период с 1998 по 2001 год грузооборот Рижского порта вырос на 11,8 %, составив в 2001 году 14,9 млн тонн. В Рижском порту работают почти 150 предприятий различного профиля. Главные виды переваливаемых грузов — металлы, древесина, уголь, контейнерные грузы, минеральные удобрения и нефтепродукты; 80 % объема перевалки составляют грузы, следующие транзитом из/в страны СНГ [3]. Главная цель Рижского порта — стать конкурентоспособным портом в регионе Балтийского моря, с доминирующим положением в обеспечении потока транзитных грузов. Основные направления в развитии порта — освоение новых территорий и строительство терминалов, развитие транспортной инфраструктуры, строительство и реконструкция подъездных путей, углубление главного судоходного канала, развитие пассажирского паромного сообщения, строительство очистных сооружений.

Лиепайский порт (Лиепайская специальная экономическая зона) согласно разработанному шведской консалтинговой фирмой SVECO генеральному плану развития при условии инвестирования в портовую инфраструктуру крупных средств может переваливать 14 млн тонн грузов ежегодно. Главные виды переваливаемых в Лиепае грузов — древесина, металлы и автотрейлеры. Порт не замерзает зимой и имеет хорошо развитое паромное сообщение. Заинтересованность в возможностях работы в Лиепайской СЭЗ проявляют многие иностранные предприниматели.

Перед малыми портами Латвии поставлена задача освоения новых рынков, диверсификации предлагаемых услуг, создания привлекательных условий для яхтенного туризма, а также, в рамках возможностей, предпо-

сылок для коммерческой деятельности, что могло бы способствовать экономическому расцвету регионов.

Вопросы, касающиеся деятельности портов, на уровне Европейского союза регулируются лишь с 1997 года, когда Европейская комиссия утвердила рекомендации в области политики развития портов. На данный момент Латвии предписано выполнить две директивы — о портовых сооружениях для сбора судовых отходов и о согласовании требований и процедур по безопасной загрузке и разгрузке сухогрузных судов [1].

### *Список литературы*

1. *2003-Annual* Energy and Transport review. December 2004. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2005.

2. Regular Report on Latvia's Progress Towards Accession// COM (2002) 700 final. P. 74—77.

3. Латвия. Транспортные коммуникации Латвии [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://uzavtoyul. uz/node/40

4. Материалы 9-й международной конференции по транспорту и логистике «ТрансРоссия2004» /24—25 марта 2004 г., Москва //Международный журнал «Транзит» — № 3. 2003 [Электрон. ресурс]. Режим доступа: //http://www. eatu. ru

5. Место Латвии в международных транспортных коридорах [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://www. transsystem. kz/rus/mdl_arch_year. asp?idx=20&i=167&lang=rus

***Н. Данилкина***

## РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТА В ЭСТОНИИ

### Автомобильный транспорт

Общая протяженность автомобильных дорог Эстонии в начале 2005 года составляла 56 800 км, протяженность государственных дорог — 16 549 км. По плотности и качеству инфраструктура автомобильного транспорта Эстонии во многом похожа на скандинавскую. Качество инфраструктуры вдоль важнейших автомагистралей довольно быстро улучшается. Важнейшие проекты по реконструкции дорожной сети — это Таллин — Нарва, Таллин — Тарту, Таллин — Пярну [8].

Основные работы на участках автотрасс Таллин — Нарва и Таллин — Пярну были завершены в 2003—2004 годах. В ноябре 2005 года завершились дорожные работы на участке трассы Таллин — Нарва (протяженностью 45 км) между Маарду и Валгеые подошли к концу. Были обновлены подъезды к новому мосту Ягала. Ремонт велся финской автодорожной фирмой, выполнение работы контролировалось немецкими и ирландскими компаниями совместно с эстонскими фирмами. Ремонт этого

отрезка трассы Таллин — Нарва длился 10 месяцев. При проектировании дорожных работ главное внимание уделялось повышению безопасности движения и окружающей среды. Были обновлены дорожные знаки, съезды и перекрестки. В целях защиты животных в районах мест их компактного проживания были установлены ограждающие сетки и переходы под дорогой, а в местах превышения транспортными средствами порога шума построены антишумовые барьеры [5]. Работы на этом участке финансировались главным образом из целевого фонда Европейского союза, который покрыл 75 % от израсходованных на ремонт дороги 347 млн крон (22,2 млн евро).

Всего с 2002 по 2005 год в ремонт и обновление различных отрезков (всего 154,4 км) международного шоссе Е 20 Таллинн — Нарва инвестировано 722 млн крон (46,3 млн евро), половина из которых поступила из различных фондов Евросоюза. За исключением участка Кукрузе-Йыхви, шоссе Таллин — Нарва длиной свыше 200 км полностью отремонтировано. В 2005 году отремонтировано три участка этой дороги общей протяженностью 120,4 км. На 2006—2007 годы запланирован ремонт последнего из участков шоссе на отрезке Кукрузе — Йыхви. Планируется построить четыре автодорожные развязки — Кукрузе, Таммику, Айянди и Йыхви. Реконструкция начнется в 2007 года [3].

Реконструкция дороги между двумя крупнейшими эстонскими городами Таллинн и Тарту (трасса Таллин — Тарту — Выру — Лухамаа) будет состоять из нескольких фаз. Начало первой фазы продолжительностью 1 год (участок Арувалла — Выыбу) запланировано на март 2006 года. Общий бюджет проекта составляет 800 тыс. евро. Вторая фаза (участок Выыбу — Мяо), с общим бюджетом 2,3 млн евро, начнется в январе 2008 года и закончится в декабре того же года. Кроме того, готовится реконструкция Таллинской кольцевой дороги и трассы Таллин — Палдиски [10].

## Железнодорожный транспорт

Через Эстонию железнодорожным транспортом осуществляется 80 % грузовых транзитных перевозок. Протяженность железнодорожной сети Эстонии — 963 км, из них 131 км электрифицированы.

Главный железнодорожный оператор, государственное предприятие Eesti Raudtee (Эстонские железные дороги), созданное в 1992 году и приватизированное в 2001 году, оказывает услуги, соответствующие всем европейским стандартам. В 2001 году было подписано приватизационное соглашение с Baltic Rail Service о приватизации транспортного узла Таллин — Нарва.

Международным железнодорожным операторами, обслуживающим пассажиров, является EVR Express AS (дочерняя компания Esti Raudtee). Местными перевозками занимаются Edelaraudtee Ltd и AS Elektriraudetee.

Проект создания единой транспортной инфраструктуры стран Западной Европы со странами Центральной и Восточной Европы был согласован в 1996 году [11]. Одна из его составных частей — прокладка современной, отвечающей всем евростандартам железнодорожной магистрали Rail Baltica (1100 км), входящей в транспортный коридор I. По ней грузовые поезда смогут развивать скорость до 140 км/ч, а пассажирские — до 180 км/ч [1]. В трех балтийских странах уже существует недавно отремонтированная дорога Via Baltica, которая связывает их с Центральной и Южной Европой, однако железные дороги в международном сообщении север-юг используются пока недостаточно. Дальнейшая интеграция заставляет искать технические возможности для развития железнодорожного сообщения. Пока железные дороги стран Балтии не удовлетворяют европейцев прежде всего шириной своей колеи: в Прибалтике она равна 1520 мм, в остальной Европе — 1435 мм [1].

Rail Baltica соединит страны Балтии с важнейшими транспортными артериями, пролегающими через Хельсинки, Берлин, Варшаву, Таллин, Минск, Петербург и Москву. Реализация проекта будет возможна при теснейшем взаимодействии и координации между тремя Балтийскими странами и Польшей. Для решения связанных с проектом межгосударственных проблем и координации позиций участников проекта Европейская комиссия и Европейский парламент назначили международного координатора[1] проекта Rail Baltica (им стал в июле 2005 года Павел Теличка) [2].

В ноябре 2001 года министры транспорта Эстонии, Латвии и Литвы подписали соглашение об участии в строительстве Rail Baltica, а в июне 2003 года — протокол о намерениях провести специальное исследование проекта, которое позволило бы изучить транспортные нужды, наметить возможные траектории для новых линий, произвести финансовые расчеты и экологическую оценку [1]. Однако запуск исследования впоследствии было отложен на конец 2005 года [12]. Финансирование модернизации существующей дороги (либо строительства новой) будет осуществляться из средств ЕС (на основе софинансирования), стран Балтии и частных инвесторов. Планируется, что первый этап строительства Rail Baltica на участке от польской границы до Каунаса должен быть реализован до 2010 года. Далее европейская железная дорога будет продлена до Риги (к 2014 г.) и Таллина (к 2016 г.) [7]. В настоящее время страны Балтии должны утвердить траекторию маршрута Рига — Таллин [12].

[1] В 2005 году были назначены европейские координаторы для каждого из выбранных приоритетных транспортных проектов, входящих в TEN-Ts (Trans-European transport networks) [9].

## Морской транспорт

Помимо проекта Rail Baltica ЕС включил в число приоритетных направлений развития трансъевропейских магистралей создание морских транспортных маршрутов. В немалой степени это касается стран Балтии. Евросоюз намерен стимулировать открытие новых регулярных международных судоходных линий на Балтике, чтобы соединить к 2010 году Эстонию, Латвию и Литву с западноевропейскими членами ЕС [1].

На побережье Эстонии расположено 60 портов, из них 31 является коммерческим и принимает суда из других стран. Одним из самых динамичных является порт Таллина, который имеет четыре гавани: Мууга (главный нефтяной, контейнерный и насыпной терминал Эстонии), «Старый город» (главный пассажирский терминал Эстонии), Палдиски Южный (терминалы для древесины, металлолома и перевозок типа ro-ro[2]), Пальассааре (терминалы для древесины, нефти, угля). Евросоюз намерен провести комплексное исследование по соединению таллинских гаваней с Via Baltica. Другие порты Эстонии — это Кунда (древесина, цемент), Пярну (древесина, торф) и Палдиски Северный (древесина) [8].

Пассажирские перевозки на линиях между Эстонией, Финляндией, Швецией и Германией осуществляются несколькими компаниями, причем количество рейсов с каждым годом увеличивается. В 2004 году в эстонские порты зашли 15 893 иностранных судна, грузопоток составил 46,2 млн тонн, что в три раза больше, чем в 1995 году. Почти 50 % грузопотока — это транзитные нефтепродукты [8]. В апреле 2004 года компания AS Tallink Grupp открыла паромную линию Санкт-Петербург — Хельсинки — Таллин, которая положила начало регулярному морскому сообщению между тремя морскими столицами. В октябре того же года была официально запущена единая система управления судоходством трех стран (Эстония, Россия, Финляндия) в прилегающих акваториях Балтийского моря — GOFREP [6].

## Воздушный транспорт

Международный аэропорт Таллина, модернизированный в 1999 году, принимает как международные, так и внутренние рейсы. Установлено регулярное авиасообщение с большинством городов Скандинавии и остальной Европы.

В декабре 2005 года Европейская комиссия подписала решение о финансировании, направленном на улучшение среды и безопасность зоны

[2] Ro-ro (англ. сокр. roll-on-roll-off ship (ferry)) – перевозки, осуществляемые судами (паромом) с горизонтальной погрузкой-выгрузкой транспортных средств.

воздушного транспорта Таллинского аэропорта в объеме 377,8 млн крон (24,2 млн евро). На развитие пассажирского терминала Таллинского аэропорта будет выделено 511,6 млн крон (32,8 млн евро). В ходе проекта будет увеличена площадь аэропорта. Оба связанные с аэропортом проекта планируется завершить в 2007 году [4].

Пассажирскими перевозками, помимо эстонской национальной авиакомпании Estonian Air, занимаются SAS, Finnair, Lufthansa, easyJet и др. Estonian Air Cargo представляет такие крупные авиакомпании, перевозящие грузы, как Air France Cargo и Finnair Cargo. Небольшие частные авиакомпании предлагают прямые чартерные рейсы из Таллина в страны Европы, СНГ, Северной Африки и других регионов. В 2004 году пассажиропоток составил 997 тыс. человек, а грузопоток — 5 238 тонн. В мае 2000 года открыта вертолетная линия между Таллином и Хельсинки, обслуживаемая финской компанией Copter Action OY (Copterline). С апреля 2001 года вертолетные рейсы предлагает также компания Karelia Copters [8].

Развитие транспортной инфраструктуры, ускоренное вступлением Эстонии в ЕС и необходимостью дальнейшей интеграции, должно укрепить позиции Эстонии в европейской транспортной системе. Поскольку страна является важным каналом для пассажирского и грузового транзита в направлениях север-юг и запад-восток, существует необходимость развития системы транспортно-логистических центров для поставок товаров и услуг на рынки Европы и других континентов.

### *Список литературы*

1. Балтия получит скоростную железную дорогу. — Russian Baltics in European Union [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http:// www. ruseu. org 02.10.2003

2. Глава МИД Литвы встретился с координатором проекта Rail Baltica [Электрон. ресурс]. Режим доступа: www. regnum. ru/news/511960.html 13.09.2005

3. Евросоюз и Эстония ремонтируют стратегическую трассу Таллин — Нарва [Электрон. ресурс]. Режим доступа: autoline. com. ua /news. phtml? 24.11.2005

4. ЕС профинансирует в Эстонии крупные проекты [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://rus. delfi. ee/daily/business/article. php?id=12014828 16.01.2006

5. Завершен евроремонт отрезка трассы Таллинн-Нарва [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://www. regnum. ru/ 17.11.2005

6. Россия, Эстония и Финляндия открыли единую систему управления судоходством в Балтийском море [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://www. korabel. ru/news/comments/shipping/354.html 29.10.2004

7. Строительство европейской железнодорожной колеи от польской границы до Каунаса может быть начато в 2006 г. [Электрон. ресурс]. Режим доступа: РИА «Новости» http://www. eurasiahome. org 14.09.2005.

8. Транспортная инфраструктура. ВнешМаркет — внешнеэкономическая деятельность [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://vneshmarket. ru/content/

9. General Report on the Activities of the European Union 2005 [Электрон. ресурс]. Режим доступа: Brussels-Luxembourg, 2006. P. 76.

10. Ministry of Economic Affairs and Communications [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://www. mkm. ee 02.02.2006.

11. Proposal for a decision of the European Parliament and of the Council amending Decision No 1692/96/EC of the European Parliament and the Council of 23 July 1996 on Community guidelines for the development of the trans-European transport network, COM(2001) 544 (OJ C 362 E, 18.12.2001. P. 205—250).

12. Trans-European Transport Network. Ten-T priority axes and projects 2005. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2005. P. 64—65.

# 3. КАЛИНИНГРАД В ТРАНСПОРТНОМ ДИАЛОГЕ ЕС – РОССИЯ

*А. Кузнецов*

## ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОЕКТЫ В РАМКАХ ЕВРОРЕГИОНОВ: ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ И КАЛИНИНГРАДСКИЕ РЕАЛИИ

В настоящее время в приграничных районах европейских стран существует более 100 еврорегионов и подобных им структур. Одна из важных целей функционирования многих еврорегионов — реализация всевозможных транспортных проектов на приграничных территориях (наряду развитием гуманитарных контактов и туризма, охраной окружающей среды, стимулированием занятости и торгово-инвестиционных связей малого и среднего бизнеса). Проблема взаимодействия с соседями в сфере транспорта особенно актуальна для Калининградской области — российского анклава внутри ЕС. При этом районы области участвуют в работе пяти еврорегионов, хотя развитие транспортной инфраструктуры часто оказывается на втором плане.

### Сотрудничество в сфере транспорта в разных типах еврорегионов

Возможности для эффективного сотрудничества в сфере транспорта в рамках еврорегионов во многом определяются целями их создания и финансовыми возможностями. Они, в свою очередь, зависят от роли ЕС в деятельности еврорегионов, их правового статуса и пространственного масштаба.

С точки зрения участия территорий ЕС можно выделить пять типов:

1) еврорегионы внутри «старых» членов ЕС;

2) еврорегионы на границе ЕС с развитыми государствами, не входящими в Евросоюз (главным образом со Швейцарией);

3) еврорегионы, оказывающиеся внутри ЕС в ходе его расширения;

4) еврорегионы с участием стран-членов ЕС или кандидатов из ЦВЕ, а также государств, присоединение которых к ЕС пока не рассматривается;

5) еврорегионы без участия ЕС (прежде всего внутри СНГ).

Еврорегионы могут менять свой тип в процессе расширения Евросоюза, что обычно облегчает их доступ к инвестициям, включая средства программ ЕС. Среди них выделяется «Интеррег III» с бюджетом на 2000—2006 годы в размере 4,9 млн евро (более 2/3 идет на поддержку приграничного сотрудничества).

До 90-х годов преобладал *первый тип еврорегионов* (внутри ЕС). Еще в 1958 год на границе ФРГ и Нидерландов был организован еврорегион «Гронау», заметно расширивший свою территорию к настоящему времени. Сейчас действует более 30 еврорегионов исключительно на территории «старых» членов ЕС, хотя это понятие относительно: в 1991 году было инициировано создание (занявшее 4 года) австро-итальянского еврорегиона «Тироль — Альто-Адидже — Трентино», тогда как Австрия вступила в ЕС лишь в 1995 году [4; 10].

Ликвидация политических и экономических барьеров внутри Евросоюза стимулировала формирование единых экономических районов с общими рынками труда на территории многих еврорегионов, особенно старейших. В результате выросла интенсивность пассажирских и грузовых потоков, что требует совершенствования транспортной инфраструктуры и координации работы транспортных предприятий. Для локальных инициатив таким еврорегионам, как правило, несложно найти средства у местных фирм и муниципалитетов либо получить поддержку от ЕС. Что касается крупных проектов, еврорегионы обычно ограничиваются их информационной поддержкой и участием в проведении исследований.

*Второй тип еврорегионов* также имеет длинную историю. В 1963 году на основе Базельской городской агломерации при участии муниципалитетов не только ФРГ и Франции (членов ЕС), но и Швейцарии возникла ассоциация «Регион Базилиенсис», на базе которой в 1975 году организован крупный еврорегион «Верхний Рейн» [14]. Позднее созданы и другие еврорегионы на границе со странами ЕАСТ (как Швейцарией, так и Лихтенштейном, Норвегией).

Наличие единого экономического пространства ЕС — ЕАСТ и высокий уровень хозяйственного развития участников таких еврорегионов не создает особых трудностей для изыскания средств как на локальные, так и на масштабные проекты в транспортной сфере. Различия в успехах транспортной кооперации в еврорегионах 1-го и 2-го типов определяются не политическими барьерами для стран за пределами Евросоюза, а общей эффективностью конкретных проектов и набором приоритетных направлений сотрудничества.

Создание *третьего типа еврорегионов* обычно связывают с расширением ЕС на Восток. Еще до официального объявления о расширении созданы регионы «Ныса — Ниса — Нейсе» (в декабре 1991 года на границе ФРГ, Польши и Чехии) и «Лаба — Эльба» (в июне 1992 года на границе ФРГ и Чехии). Вскоре возникли еврорегионы в смежных районах исключительно стран-кандидатов — в августе 1994 года польско-словацкий регион «Татры», а в декабре 1996 года — чешско-польский регион «Гласенсис» (от латинского названия города Клодзко). Позднее появилось множество еврорегионов с участием муниципальных образований только стран ЦВЕ либо также соседних «старых» членов ЕС [3; 15].

В социалистических странах границы выполняли в основном барьерную функцию, поэтому транспортная инфраструктура в приграничных областях была развита плохо. С началом интеграции стран ЦВЕ в Евросоюз наряду с решением этой проблемы возникла потребность в современных трансъевропейских транспортных коридорах. Новые еврорегионы попытались принять в реализации таких проектов активное участие, но их возможности по привлечению инвестиций по сравнению с первыми двумя типами еврорегионов малы. Пока успешными оказались в основном локальные инфраструктурные проекты. Тем не менее с расширением Евросоюза, формированием через несколько лет единого рынка труда и общим ростом благосостояния приграничных районов улучшаются перспективы транспортной кооперации в рамках 3-го типа еврорегионов, поскольку сотрудничество в их рамках служит катализатором крупных проектов даже при отсутствии средств у самих еврорегионов.

*Четвертый тип еврорегионов* (с выходом за пределы ЕС-25) появился с созданием в феврале 1993 года региона «Карпаты» с участием четырех областей Украины наряду с территориями Польши, Венгрии, Словакии, а затем и Румынии. К этому типу относятся и все еврорегионы с калининградским участием.

Требование совместного финансирования проектов в еврорегионах для бедных периферийных районов стран, не планирующих вступления в ЕС, а также визовый режим и таможенные барьеры (т.е. ограничения для трансграничных перемещений людей и товаров) обусловливают второстепенное значение программ развития транспортной инфраструктуры.

Говорить о возможностях транспортного сотрудничества для *пятого типа еврорегионов* (без участия территорий ЕС и стран-кандидатов на вступление) пока рано. Лишь в апреле 2003 года образован российско-украинско-белорусский еврорегион «Днепр» — первый внутри СНГ. В ноябре 2003 года Белгородская и Харьковская области после 6 лет переговоров завершили оформление российско-украинского еврорегиона «Слобожанщина», а в 2005 году о планах организации еврорегиона заявили власти Курской и Сумской областей. Недавно объявлено о создании еврорегиона на границе Армении и Ирана.

*Еврорегионы различаются и по правовому статусу*. Основу для кооперации составляет «Европейская рамочная конвенция о приграничном сотрудничестве территориальных сообществ и властей» от 1980 года, протоколы к которой предусматривают несколько форм соглашений между странами, их регионами, органами местного самоуправления и всевозможными общественными организациями. В частности, германско-нидерландский еврорегион «Рейн — Вааль» является целевым союзом, а регион «Айфель — Арденны» — рабочим сообществом муниципальных образований ФРГ, Бельгии и Люксембурга.

В странах ЦВЕ особенно много еврорегионов, которые юридически не являются ими. Есть еврорегионы вообще без публично-правового статуса (например, «Ныса — Ниса — Нейсе»). Нередко специфика статуса еврорегионов в ЦВЕ объясняется тем, что муниципальные образования договаривались о развитии долгосрочного приграничного сотрудничества до принятия соответствующих национальных законов и даже до присоединения своих стран к «Европейской рамочной конвенции» (например, Словакия это сделала лишь в 1999 году).

Некоторые исследователи в упрощенном статусе значительной части еврорегионов видят иллюстрацию «ущербности» сотрудничества [3]. На самом деле многие классические еврорегионы внутри ЕС пришли к сложной юридически оформленной структуре не сразу, а только после получения реальных результатов сотрудничества, потребовавших пересмотра формальных принципов кооперации для дальнейшего прогресса. К примеру, успешный бельгийско-нидерландско-германский еврорегион «Маас — Рейн» создан на основе договоренности местных органов власти еще в 1976 году, а юридический статус «частноправового зарегистрированного общества» получил лишь в 1991 году.

Как правило, выбор сотрудничества в сфере транспорта как одной из приоритетных целей еврорегиона и привлечение значительных средств на реализацию проектов строительства дорог и другой инфраструктуры не зависят от правового статуса еврорегиона (иной структуры, обычно рассматриваемой в качестве такового). Есть примеры классических еврорегионов, где транспортная кооперация ограничивается информационной поддержкой локальных проектов (даже при наличии значительных финансовых средств в распоряжении структур приграничного сотрудничества, в частности, за счет членских взносов), и примеры разных по формату трансграничных объединений, нацеленных на интенсивное развитие транспортной инфраструктуры.

*Размеры еврорегионов также определяют возможности для налаживания кооперации* в сфере транспорта. В рамках небольших еврорегионов обычно удается лишь развивать междугороднее автобусное сообщение, ремонтировать дороги и строить небольшие мосты, модернизировать пункты пограничного пропуска. Возможности крупных по территориальному охвату еврорегионов для развития транспортных проектов намного больше, однако при достижении определенного масштаба обостряется проблема координации усилий участников еврорегиона и сочетания их противоречивых интересов.

### Примеры транспортной кооперации в рамках еврорегионов

Лишь в ряде еврорегионов, организованных обычно всего несколько лет назад, не был реализован ни один транспортный проект. Например, созданный в 1999 году еврорегион «Хельсинки — Таллин» нацелен почти

исключительно на развитие научных парков и сотрудничество в сфере образования и информационных технологий, а в организованном в 2000 году приморском литовско-латвийском еврорегионе «Бартава» стимулируется туризм, охрана окружающей среды и гуманитарные контакты [5]. Обычно же в рамках еврорегионов условно можно выделить *три группы проектов транспортной кооперации*:

1) по налаживанию интенсивного транспортного сообщения на приграничных территориях и развитию локальных объектов дорожной инфраструктуры с целью хозяйственного сближения соседних областей;

2) по сооружению крупных объектов инфраструктуры, проходящих через территорию еврорегионов, с целью стимулирования социально-экономического развития приграничных территорий;

3) по использованию открывшихся экономических преимуществ от создания масштабных объектов транспортной инфраструктуры, возведенных без непосредственного участия и поддержки со стороны еврорегионов.

Наиболее типичным видом локальной транспортной кооперации в рамках восточноевропейских еврорегионов является развитие пограничных переходов. В большинстве еврорегионов это лишь одно из многих направлений сотрудничества (например, в польско-украинско-белорусском регионе «Буг»). В то же время развитие погранпереходов признано наиболее сложной проблемой для совместного решения в рамках нескольких еврорегионов на границе Польши с Чехией и Словакией. Были открыты новые и модернизированы существующие обычные переходы как для легкового, так и грузового автотранспорта, а также специальные туристические переходы [3].

Особо интенсивное развитие локальные транспортные инициативы получили в еврорегионах на польско-германской границе, где в их рамках реализованы проекты реконструкции не только погранпереходов, но и дорог, мостов, а также организовано трансграничное местное автобусное сообщение.

В еврорегионах с участием западноевропейских государств приоритетное развитие пограничных переходов потеряло актуальность. При ограниченности финансовых возможностей многие еврорегионы реализуют в транспортной сфере только научные исследования. Их результаты предъявляются заинтересованным инвесторам с целью решить насущные проблемы приграничных территорий. Ярким примером служит еврорегион «Инсубрика» — рабочее сообщество северных провинций Италии и итало-швейцарского кантона Тессин.

При более развитом сотрудничестве в рамках еврорегионов, подкрепленном необходимыми средствами, совершенствование транспортной инфраструктуры рассматривается как средство повышения инвестиционной

привлекательности территории для новых частных компаний, а значит, организации дополнительных рабочих мест и подъема уровня жизни населения. В частности, в созданном в 1977 году нидерландско-германском регионе «Эмс — Долларт» для этого проводится три группы мероприятий: повышение качества дорог общего пользования, сооружение логистических центров, развитие системы подъездных путей для оборудованных промышленных зон [7].

В ряде еврорегионов стран ЦВЕ также реализуются значительные транспортные проекты. Так, в 1999 году для интенсификации хозяйственного взаимодействия в районах этнически неоднородного населения организованы венгерско-словацкие еврорегионы «Ипель» и «Ваг — Дунай — Ипель». Одним из их приоритетов стало развитие транспорта: строительство автодороги «Север — Юг» и реконструкция железнодорожной сети в приграничных районах, а также восстановление пограничного моста через Дунай в Эстергоме [3].

Самые ощутимые успехи в развитии транспорта достигнуты в созданном в 1995 году германско-польско-датско-шведском еврорегионе «Померания». Налажена польско-германская паромная переправа, модернизировано судоходство на Одере, восстанавливается сеть водных каналов, связывавших до 40-х годов Щецин и Берлин. Кроме того, в Щецине построена станция обслуживания пассажирских поездов для международного сообщения и модернизированы два приграничных аэропорта, что выходит за рамки локальных инициатив [11]. По уровню сотрудничества в транспортной сфере данный еврорегион приближается к своим аналогам на границе ФРГ и Нидерландов.

Например, в созданном в 1986 году еврорегионе «Рейн — Вааль» реализуется целая серия проектов. Среди недавних — реконструкция военного аэродрома в округе Клеве (ФРГ) для нужд гражданской авиации с развитием необходимой сети наземного транспорта и строительство автодороги Эммерих (ФРГ) — Гендринген (Нидерланды). Прорабатывается вопрос возобновления движения через границу пригородных поездов на линии Эммерих — Арнем и организации маршрута скоростных автобусов Клеве — Неймеген (железнодорожное сообщение из Дуйсбурга через Клеве в Неймеген уже начато в 90-е годы параллельно с взаимным признанием проездных документов двух стран) [8].

Еврорегионы могут стимулировать развитие масштабных транспортных проектов. Так, на территории региона «Верхний Рейн» значительно расширен международный аэропорт Базель — Мюлуз — Фрайбург: осенью 2002 года открыт новый северный франко-германский терминал, а вскоре начнет работу и южный швейцарский терминал. Параллельно ведется модернизация инфраструктуры железнодорожного и речного сообщения (Базель — транспортный узел общеевропейского значения). В част-

ности, в 2003 году закончена реконструкция портов на Рейне, для облегчения судоходства построен новый железнодорожный мост, сооружен интермодальный логистический центр. К 2008 году завершится полная модернизация железнодорожной сети в еврорегионе с устранением нестыковок французской и швейцарской систем [14].

Из новых мощных проектов следует назвать поддержанное еврорегионом «Тироль — Альто-Адидже — Трентино» строительство туннеля под перевалом Бреннер в Альпах на международной трассе Мюнхен — Верона [10].

Иллюстрацией ставки на развитие крупных объектов транспортной инфраструктуры как основы приграничного сотрудничества в ЦВЕ служит созданный в ноябре 1998 года еврорегион «Дунай — Драва — Сава». За несколько лет он заметно расширил свою территорию, включив в себя два медье (округа) и две городские общины Венгрии, два кантона и округ Боснии и Герцеговины, пять округов и городскую общину Хорватии, а в 2001 году также сербский город Сомбор. Особое внимание предполагается уделить модернизации транспортной системы (хотя планируется и поддержка различных гуманитарных и экономических связей). Будет создана сеть современных скоростных автомагистралей и реконструирована железнодорожная ветка Печ — Сараево (как часть нового трансъевропейского транспортного коридора Гданьск — Дубровник). Есть намерение развивать локальное регулярное пассажирское сообщение [6].

Примерами создания (причем заранее) еврорегионов для использования крупных транспортных проектов, реализованных сторонними силами, служат британско-французско-бельгийский регион «Кент — Нор-Па-де-Кале» и шведско-датский регион «Эресунн (Зунд)». Первый возник в 1987 году (бельгийские регионы присоединились летом 1991 года). В его задачи входит использование выгод от построенного в 1994 году туннеля под Ла-Маншем, прежде всего для сокращения безработицы на прилегающих территориях. Второй еврорегион образован в 1996 году для развития экономических связей и НИОКР, а также содействия росту занятости в агломерациях Мальмё и Копенгагена благодаря сооружению в 2000 году моста через разделяющий их пролив Зунд.

### Транспортные проекты в еврорегионах с калининградским участием

Первый еврорегион с калининградским участием — «Балтика» — был создан в феврале 1998 года. Семилетний опыт работы и большой пространственный охват (девять крупных регионов из шести стран) обусловили широкое поле приграничного сотрудничества. То что в состав еврорегиона формально вошла вся область, причем ведущую роль играет портовый город Балтийск, стимулировало появление среди большого спектра

направлений сотрудничества также и кооперации в транспортной сфере. Однако до появления плодотворного опыта совместной работы требующее значительных финансовых средств развитие транспортной инфраструктуры не могло быть отнесено к приоритетным областям сотрудничества в рамках еврорегиона «Балтика».

Сформулированные в 1998 году цели и задачи еврорегиона «Балтика» были посвящены общим проблемам повышения благосостояния местных жителей, усилению приграничных контактов, ликвидации стереотипов и т.д. Лишь с 2000 года началась разработка долгосрочной стратегии развития («Чайка») с определением конкретных приоритетов сотрудничества. На этом этапе стартовали и первые проекты транспортной кооперации. В 2002 году запущено масштабное исследование необходимости реализации тех или иных инфраструктурных проектов «Модель транспортного сообщения на юго-востоке Балтики», которое показало важность развития инфраструктуры в калининградской части транспортного коридора «Север — Юг». С 2003 года функционирует программа «Балтийский мост — транснациональное сотрудничество для поддержки развития транспорта и инфраструктуры в регионе Южной Балтики», направленная на улучшение транспортного сообщения между ЕС и Россией и совершенствование внутрирегиональной транспортной доступности [1].

В 2004 году появилась долгосрочная стратегия развития еврорегиона «Балтика» на 2007—2013 годы с 5 конкретными приоритетами сотрудничества в составе 13 первоочередных направлений для работы. Среди них кооперация в транспортной сфере впервые названа отдельным направлением в рамках первого приоритета («создание конкурентной бизнес-среды»). По мере выполнения технического обоснования и нахождения финансирования предусмотрена реализация различных проектов в сфере морского транспорта, повышения совместимости портовой инфраструктуры с сетью железных и автомобильных дорог (в частности, строительство интермодальных логистических центров), развития трансграничных транспортных коридоров в регионе Юго-Восточной Балтики, а также инфраструктуры авиационного сообщения [9].

В отличие от еврорегиона «Балтика» в регионе «Сауле» (создан в июле 1999 года) сфера транспорта сразу стала базой для сотрудничества, хотя предусмотрен широкий спектр направлений кооперации. Важнейшим элементом взаимодействия является развитие трансграничного транспортного коридора «Виа-Ганзеатика», в результате чего часть проектов другой направленности (например, в области туризма) все равно привязана к строительству скоростной железной дороги и модернизации автомобильной сети [5; 12].

Особенность еврорегиона «Сауле» — его периферийность: в нем не участвуют высокоразвитые европейские страны, причем центрами евроре-

гиона являются небольшие города — Елгава (Латвия), Шяуляй и Таураге (Литва) и Советск (Россия). В итоге отсутствие мощных источников внутреннего финансирования при ограниченном объеме инвестиций со стороны Евросоюза не позволяет придать транспортной кооперации должный динамизм.

С еще большей остротой проблема периферийности встает для трех других еврорегионов с калининградским участием, что дополняется крайне короткой историей сотрудничества в их рамках. К деятельности еврорегиона «Неман» районы Калининградской области присоединились лишь в апреле 2002 года, а небольшие регионы «Лына — Лава» и «Шешупе» созданы в 2003 году.

В работу каждого из еврорегионов с российской стороны вовлечено по пять муниципальных образований, причем Гусевский и Озерский районы участвуют сразу в трех регионах, а Краснознаменский и Нестеровский районы — в двух («Неман» и «Шешупе»). Этот факт, даже с учетом различий в списке зарубежных партнеров, предопределяет появление специализации еврорегионов.

Пока реализуются локальные задачи, преимущественно в сфере туризма и охраны окружающей среды, а также производственные проекты местного значения. Развитие транспортной инфраструктуры лишь провозглашается и связано в основном с проработкой вопроса модернизации пограничных переходов и прилегающей к ним сети дорог [2; 5; 13]. Примером служит еврорегион «Лына — Лава», актуальная проблема которого — устройство автомобильного погранперехода Железнодорожный — Михалково, которое, однако, дополняется проектом восстановления заброшенного после Второй мировой войны Мазурского канала для водного туризма.

Таким образом, развитие сотрудничества в сфере транспорта в еврорегионах с калининградским участием укладывается в общую логику развития данного вида «малой интеграции». Скромные результаты связаны с короткой историей проектов и с тем, что Россия не планирует присоединяться к ЕС. Действительно, для реализации масштабных транспортных проектов отсутствуют необходимые инвестиции, а локальные инициативы в сфере транспорта уступают в приоритетности налаживанию культурных контактов, развитию туризма и экологическим мероприятиям. В то же время большие перспективы для транспортной кооперации имеются (особенно в еврорегионах «Балтика» и «Сауле»). Стимулировать данное направление приграничного сотрудничества можно, в частности, повышая информированность экспертного сообщества, политиков и потенциальных инвесторов о деятельности еврорегионов.

### Список литературы

1. *Кошелев В.Н.* Еврорегион «Балтика» как инструмент развития приграничного сотрудничества в юго-восточной части Балтийского региона // Российская Балтика: приграничное сотрудничество. Калининград, 2004.

2. *Полуденная М.В.* Еврорегионы в системе трансграничного сотрудничества // Белорусские актуалии. Минск, 2005.

3. *Романов С.* Еврорегиональное сотрудничество государств Центральной и Восточной Европы // Обозреватель. 2000. № 8.

4. Council of Europe [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://www. coe. int

5. Cross-border Cooperation in the Baltic Countries and North-West Russia / ed. by S. Radvilavicius Copenhagen, 2004.

6. Danube-Drava-Sava Euroregional Cooperation / ed. by D. Brunčić. Osijek, 2004.

7. The Ems-Dollart Region at a Glance / ed. by K. Eden. Groningen, 2004.

8. Euregio Rhein-Waal [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://www.euregio.org

9. Euroregion Baltic: Development Programm. Gdansk, 2004.

10. Euroregione Tirol-Alto Adige-Trentino [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://www. europaregion. info

11. Euroregion Pomerania [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://www. pomerania. net

12. Euroregion Saule [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://www. siauliai. aps. lt/saule

13. Euroregion Sesupe [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://sesupe. lt

14. International Basel [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://www. basel. ch

15. Poland and Romania before Enlargement of European Union and NATO / ed. by J. Wendt., F. Bente, V. Bodocan. Warsaw, 2004.

16. Seagull News. [Электрон. ресурс]. Режим доступа: http://www. eurobalt. org

**М. Румянцева**

## СОПОСТАВЛЕНИЕ РАЗВИТИЯ СУХОПУТНЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ С РФ И СЕВЕРО–ЗАПАДНЫМ ФЕДЕРАЛЬНЫМ ОКРУГОМ

Калининградская область отличается высокой транспортной освоенностью в сравнении с другими субъектами РФ. Об этом свидетельствуют очень высокие показатели густоты как железных дорог, так и автомобильных.

Густота *железнодорожных* путей общего пользования в Калининградской области составляет 409 км на 10 тыс. км$^2$ территории. По этому показателю область занимает в РФ второе место после Московской области и значительно опережает все другие субъекты Северо-Западного фе-

дерального округа, даже Ленинградскую область вместе с Санкт-Петербургом, что отражено на рисунке 1.

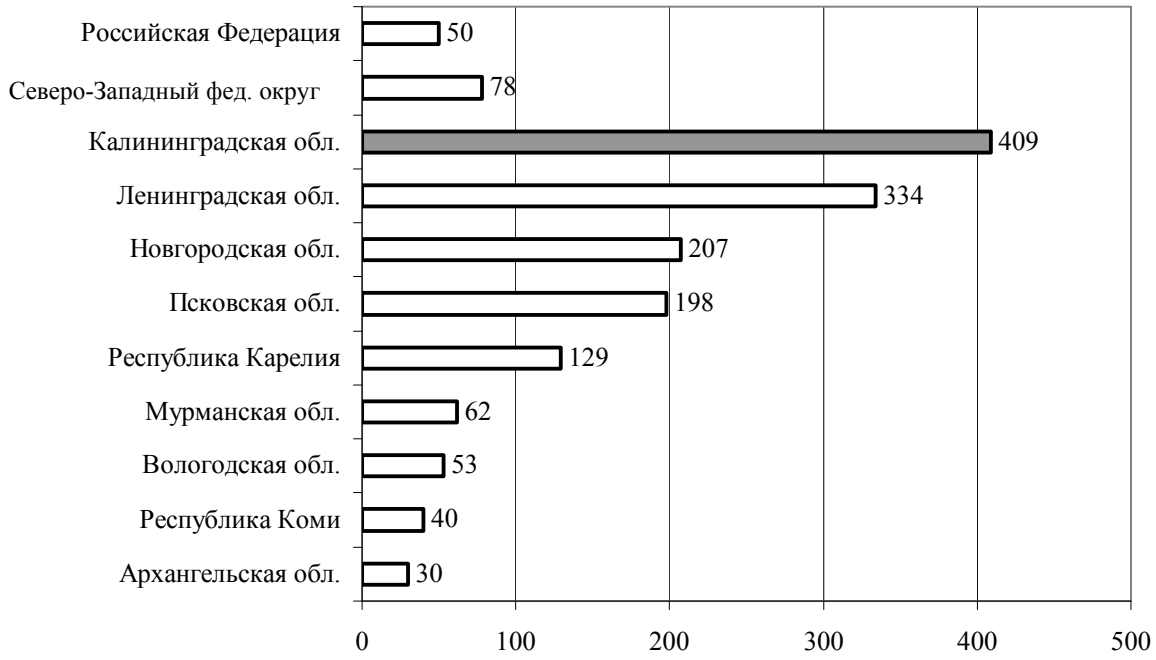


Рис. 1. Густота железнодорожных путей общего пользования в Калининградской области, РФ и субъектах Северо-Западного федерального округа (в км на 10 тыс. км$^2$ территории), 2003 г.

В Калининградской области объем перевозок грузов железнодорожным транспортом общего пользования составил в 2003 году всего лишь 2 млн тонн. Это значительно меньше, чем в других субъектах Северо-Западного округа: почти в 3 раза меньше, чем в Новгородской области, следующей по ранжиру, в 13 раз меньше по сравнению с Мурманской областью и в 20 раз меньше в сравнении с Республикой Коми, занимающей самую высокую позицию. Лишь в Псковской области объем перевозок оказался ниже (1,6 млн т).

Если сопоставить удельный вес субъекта РФ в общем объеме железнодорожных грузовых перевозок по России с удельным весом субъекта в численности населения РФ (путем деления), то получим своего рода коэффициент концентрации по перевозкам грузов. Полученный коэффициент ниже единицы лишь в Калининградской (0,3) и Псковской областях (0,2). В других субъектах Северо-Западного округа он либо равен единице (Архангельская и Новгородская области), либо значительно больше единицы (Вологодская область — 1,6; республики Карелия и Коми — 2,4; Ленин-

градская область — 2,9; Мурманская — 3,7). Это свидетельствует о том, что удельная концентрация перевозок в Калининградской области значительно ниже, чем в большинстве субъектов Северо-Западного региона.

Таким образом, Калининградская область, обладающая густой сетью железных дорог, использует ее значительно менее интенсивно, чем другие субъекты Северо-Западного округа. Об этом наиболее наглядно свидетельствует рассчитанный показатель грузонапряженности железных дорог — количество перевезенных грузов (тыс. тонн) на 1 км длины эксплуатируемых железных дорог (рис. 2).

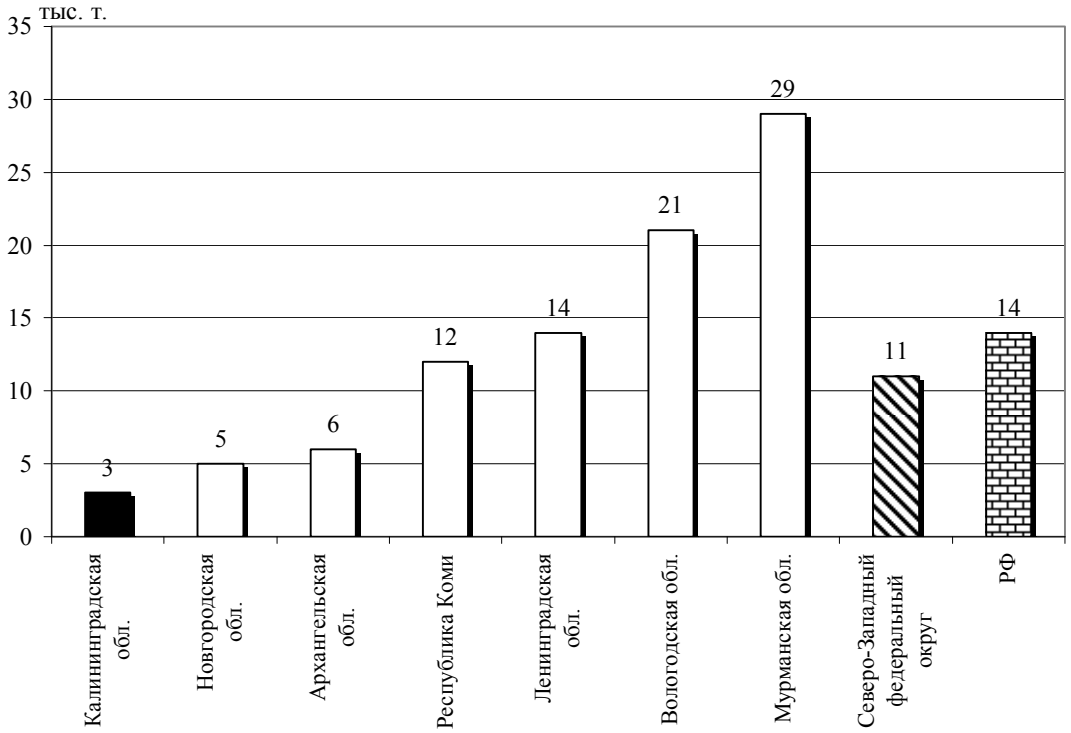


Рис. 2. Грузонапряженность железных дорог в Калининградской области и некоторых субъектах Северо-Западного федерального округа (в тыс. тонн на 1 км путей), 2003 г.

Рисунок 2 показывает, что железнодорожный транспорт Калининградской области работает со значительно меньшей нагрузкой на эксплуатируемые пути, чем в среднем по РФ и Северо-Западному округу, а также в сравнении с другими субъектами округа.

Представляет интерес анализ динамики железнодорожных грузовых перевозок по сравнению с РФ и Северо-Западным округом в период за 1990-е годы и начало 2000-х. В качестве базовой точки отсчета (100 %) возьмем 1990 год (рис. 3).

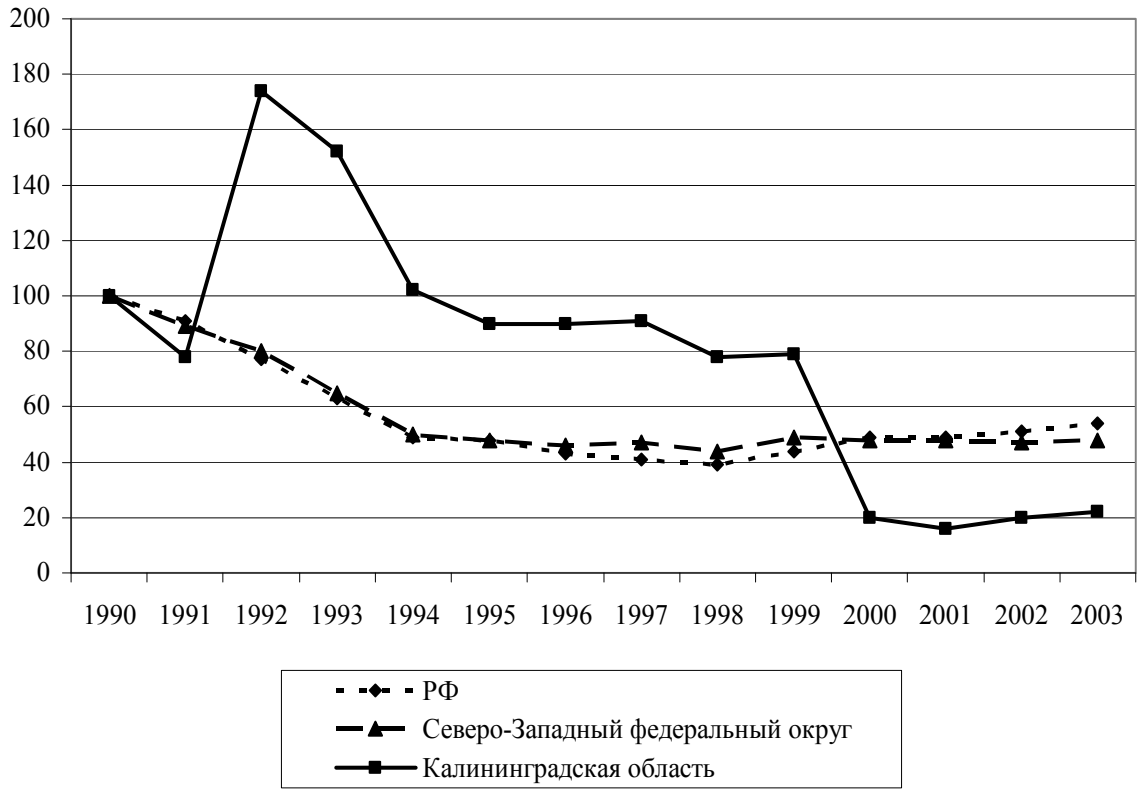


Рис. 3. Динамика железнодорожных перевозок грузов в РФ, Северо-Западном федеральном округе и Калининградской области в 1990—2003 годы в процентном отношении к 1990 году

На рисунке 3 видны существенные различия в динамике железнодорожных грузовых перевозок в Калининградской области по сравнению с РФ и Северо-Западным округом. Если в РФ и Северо-Западном округе наблюдается значительный, но довольно равномерный спад перевозок до 1994—1995 годов, а затем начинается определенное выравнивание, то в Калининградской области в 1990 годах была иная тенденция: небольшое снижение перевозок в 1991 году сменилось резким повышением в 1992 году (в 1,7 раза по сравнению с 1990 годом), затем происходил спад, но он был все же незначителен в сравнении с 1990 годом, а резкий «обвал» произошел лишь в 2000 году (причем более глубокий, чем в РФ и Северо-Западном округе), затем наметилась тенденция к выравниванию. В итоге объем грузовых перевозок в 2003 году оказался в Калининградской области в 4,5 раза меньше, чем в 1990 году, а в РФ и Северо-Западном округе — лишь в 2 раза.

Что касается пассажирских перевозок железной дорогой, то здесь темпы сокращения перевозок в 1990 годах в основном совпали с тенден-

циями по РФ и Северо-Западному округу. Определенное выравнивание началось с 1996 года. Однако и здесь снижение пассажирских перевозок в 2003 году по сравнению с 1990 годом более значительно: в Калининградской области — в 4,4 раза, в то время как в РФ — в 2,4 раза, Северо-Западном округе — в 3 раза. В большой степени это объясняется эксклавным положением области.

Тем не менее на фоне других субъектов Северо-Западного округа Калининградская область выглядит по объему пассажироперевозок значительно лучше. В 2003 году в области было перевезено железной дорогой 6,5 млн человек. По этому показателю область опережает большинство других субъектов округа, уступая совсем незначительно Архангельской области и более существенно — Ленинградской области с Санкт-Петербургом.

Рассчитанный показатель «пассажиронапряженности» показывает весьма большую загруженность Калининградской железной дороги пассажироперевозками: 10,5 тыс. человек на 1 км пути. По этому относительному показателю область сопоставима лишь с Ленинградской областью и в разы опережает другие субъекты округа.

*Автомобильный* транспорт Калининградской области играет существенно бóльшую роль в грузоперевозках по сравнению с железнодорожным. В 2003 году автомобильным транспортом области было перевезено в три раза больше грузов, чем железной дорогой (в РФ — тоже в три раза, в Северо-Западном округе — лишь в два раза). Следует отметить, что и в 1990 году соотношение грузоперевозок между автомобильным и железнодорожным транспортом в области было почти таким же — 3,5 раза, в то время как в РФ — 7 раз (то есть в целом по стране соотношение между этими видами транспорта более значительно, чем в Калининградской области).

Калининградская область выделяется среди субъектов РФ и Северо-Западного федерального округа по густоте автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием (305 км дорог на 10 тыс. км$^2$ территории). По этому показателю регион занимает второе место после Московской области (для сравнения с субъектами Северо-Западного федерального округа: Псковская область — 15-е место, Новгородская — 27-е, Ленинградская — 36-е, Архангельская — 68-е место в РФ) (рис. 4).

Все дороги общего пользования Калининградской области имеют твердое покрытие, в то время как в РФ — лишь 91 % всех дорог, в Северо-Западном федеральном округе — 93 % (другие субъекты округа — от 85 % в Республике Карелия, до 99,7 в Псковской области).

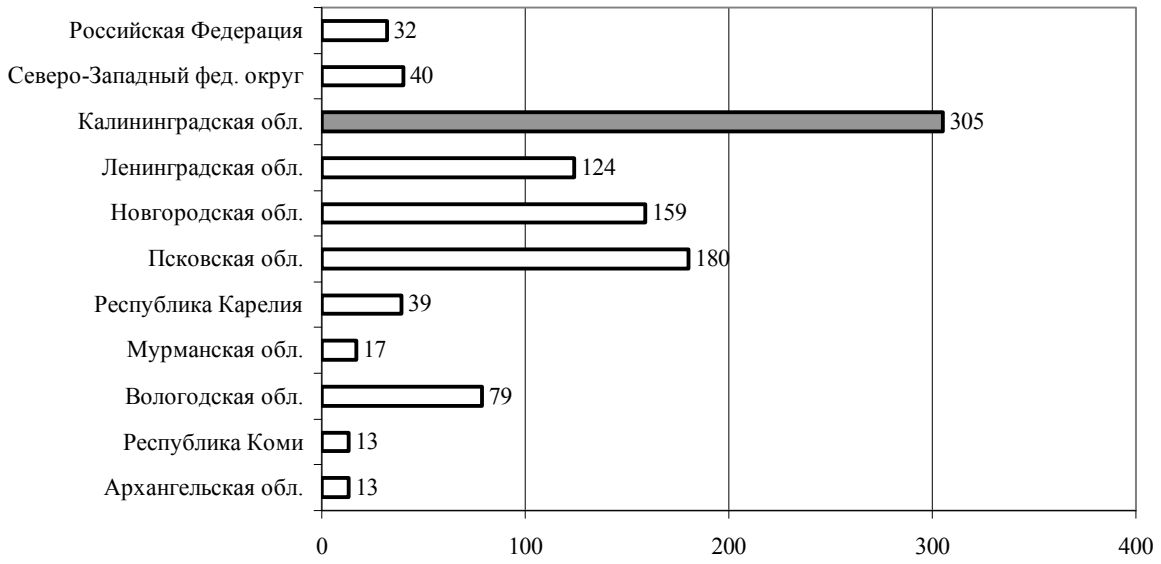


Рис. 4. Густота автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием в Калининградской области, РФ и субъектах Северо-Западного федерального округа (в км на 1000 км$^2$ территории), 2003 год

Однако качество покрытия дорог в области недостаточно удовлетворительно (что можно сказать и об РФ в целом). Об этом свидетельствует удельный вес автодорог с усовершенствованным покрытием. К ним относятся дороги со следующими видами покрытия: цементобетонным, асфальтобетонным, из щебня и гравия, обработанным вяжущими материалами. В области удельный вес таких дорог составляет лишь 76 % (в РФ — 68 %, в Северо-Западном округе — 57 %). Тем не менее этот показатель выше, чем во всех других субъектах Северо-Западного округа (от 35 % в Архангельской области до 74 % в Республике Коми). Однако в РФ Калининградская область занимает по этому показателю лишь 32 место.

Следует отметить, что густая сеть автомобильных дорог в Калининградской области используется по грузоперевозкам (как и в случае с железнодорожными путями) значительно менее интенсивно, чем в других субъектах Северо-Западного округа и в среднем по РФ. В 2003 году автомобильным транспортом отраслей экономики области было перевезено 6 млн тонн грузов. Это меньше, чем в других субъектах Северо-Западного округа (почти в два раза меньше, чем в Псковской области и в 8 раз меньше, чем в Вологодской). Наиболее нагляден в этом отношении рассчитанный показатель грузонапряженности автомобильных дорог — количество перевезенных грузов в тыс. тонн на 1 км дорог (рис. 5)

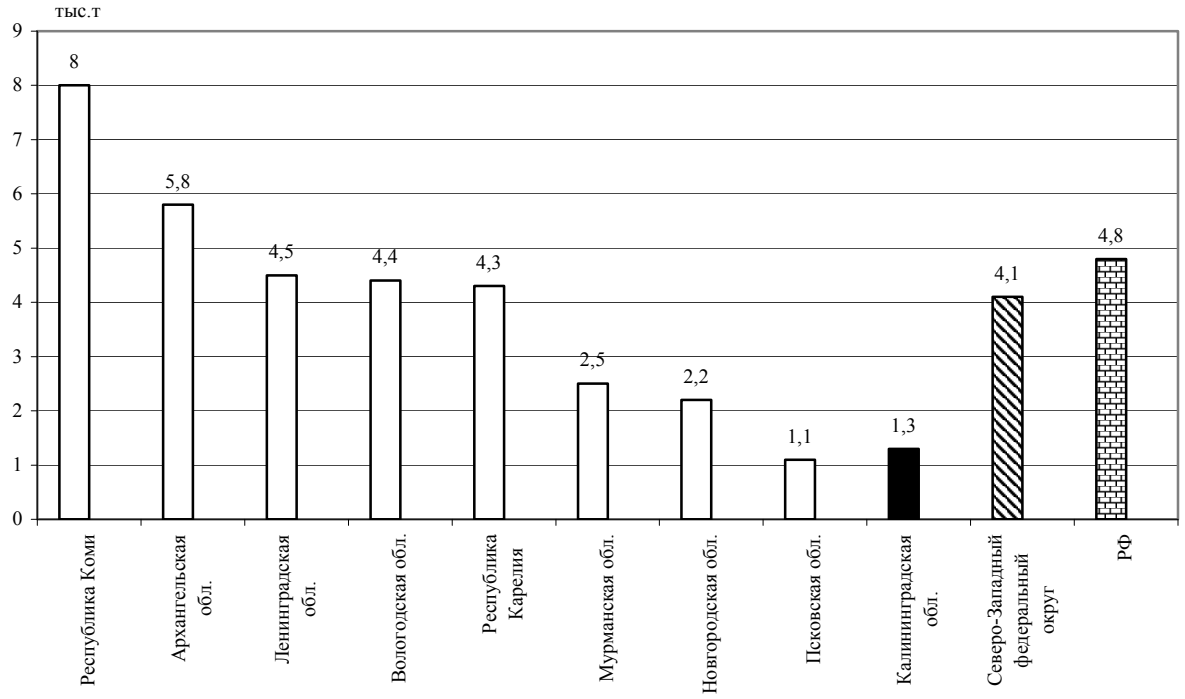


Рис. 5. Грузонапряженность автомобильных дорог в Калининградской области и других субъектах Северо-Западного федерального округа (в тыс. тонн на 1 км дорог), 2003 год

Рисунок 5 показывает, что по грузонапряженности автомобильных дорог область уступает Северо-Западному региону в 3,2 раза, России — в 3,7 раза. Среди субъектов Северо-Западного округа она сопоставима лишь с Псковской областью, уступая Новгородской в 1,7 раза, Архангельской — в 4,5 раза, Республике Коми — в 6,2 раза.

Динамика перевозки грузов автомобильным транспортом представлена на рисунке 6.

Динамика автомобильных грузов в Калининградской области в период с 1990 года отличалась от тенденций в РФ и Северо-Западном округе (как и в случае с железнодорожными перевозками). В то время как в РФ и Северо-Западном округе в первой половине 1990 годов происходило значительное, но довольно равномерное уменьшению грузоперевозок, в Калининградской области в 1991 году наблюдался рост, а затем неравномерное сокращение (но объемы близки к 1990 году), а обвальное снижение произошло в 1995 году. Далее сокращение было не столь стремительно и в общем совпадало с тенденциями выравнивания в Северо-Западном округе, но происходило не столь равномерно.

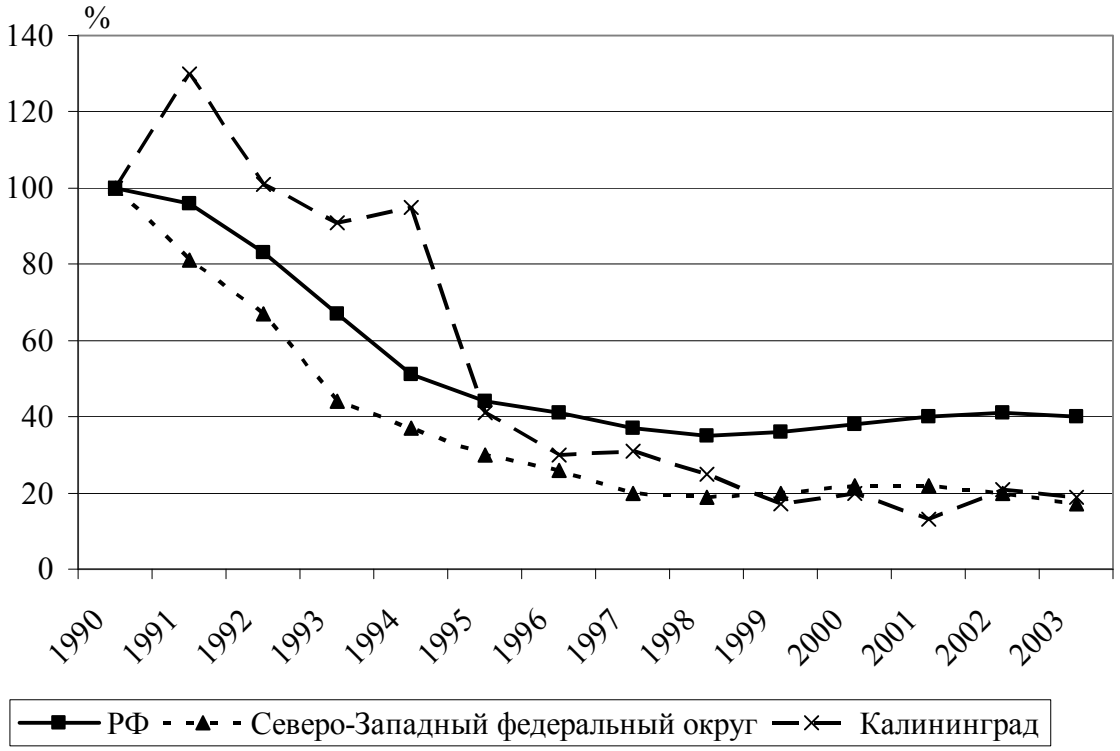


Рис. 6. Динамика перевозок грузов автомобильным транспортом в РФ, Северо-Западном федеральном округе и в Калининградской области в 1990—2003 годы, в процентном отношении к 1990 г.

В целом же объем перевозок грузов автотранспортом в Калининградской области сократился к 2003 году по сравнению с 1990 годом в 5 раз, в Северо-Западном округе в 6 раз, а в РФ — всего в 2,4 раза.

Что касается перевозок пассажиров, то в 2003 году автобусами общего пользования перевезено в области 107 млн человек, что почти в 17 раз больше, чем железнодорожным транспортом. Но по объему перевозок автобусами общего пользования область занимает лишь восьмое место среди субъектов Северо-Западного округа (меньше только в республиках Коми и Карелия). То есть объем пассажироперевозок опять-таки не вполне соответствует густоте автомобильных дорог в области.

По числу автобусов общего пользования в расчете на 100 тыс. человек Калининградская область (28 автобусов на 100 тыс. чел.) вообще занимает последнее место в Северо-Западном регионе и 79 место в РФ.

Заметно сравнительно большое развития частного сектора в автобусных перевозках Калининградской области. Среди автобусов общего пользования лишь половина находится в государственной и муниципальной собственности, в то время как в большинстве субъектов Северо-Западного округа государственная и муниципальная собственность значительно преобладает.

Транспортная нагрузка на шоссейные дороги в Калининградской области (особенно в областном центре) увеличивается в связи с относительно высокой обеспеченностью населения легковыми машинами (рис. 7).

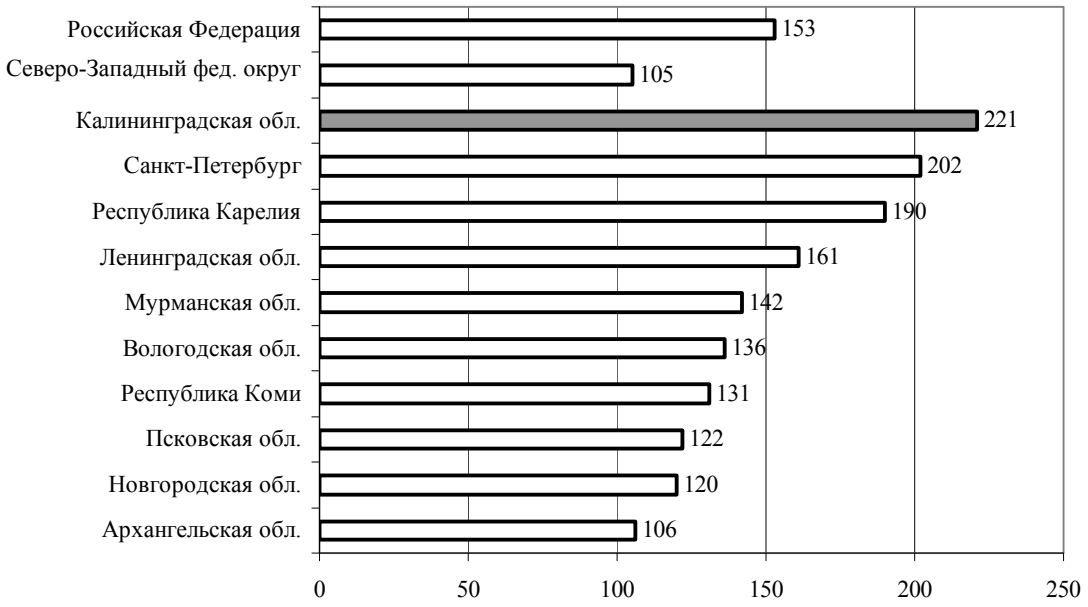


Рис. 7. Количество легковых автомобилей на 1 тыс. жителей в РФ, Северо-Западном федеральном округе и Калининградской области, 2003 год

По обеспеченности населения легковыми автомобилями область занимает второе место в РФ после Камчатской области и находится впереди Москвы (3-е место), Сахалинской области (4-е) и Санкт-Петербурга (5-е).

В целом прогнозируется увеличение роли транспортного сектора в экономике Калининградской области. Сокращение железнодорожных и автомобильных перевозок в 1990 годах было вызвано в значительной мере эксклавным положением области, таможенными трудностями в преодолении государственных границ, снижением промышленного производства, а также общекризисной ситуацией как в стране в целом, так и в Калининградской области. В настоящее время транспортный комплекс рассматривается в качестве одного из приоритетных направлений развития Калининградской области.

### *Список литературы*

1. *Регионы* России: Основные характеристики субъектов Российской Федерации, 2004: Стат. сб. / Росстат. М., 2004.

2. *Регионы* России: Социально-экономические показатели. 2004: Стат. сб. / Росстат. М., 2004.

3. *Регионы* России: Стат. сб.: В 2 т. / Госкомстат России. М., 2001. Т. 1.

4. *Регионы* России: Стат. сб.: В 2 т. / Госкомстат России. М., 2001. Т. 2.

## ОБ АВТОРАХ

*Данилкина Наталья Валерьевна* — сотрудник Центра европейской документации Российского государственного университета им. И. Канта.

*Дмитришин Александр Викторович* — аспирант кафедры социально-экономической географии и геополитики Российского государственного университета им. И. Канта, сотрудник Центра европейской документации.

*Емельянова Лариса Леонидовна* — доцент кафедры социально-экономической географии и геополитики Российского государственного университета им. И. Канта, директор Центра европейской документации.

*Кузнецов Алексей Владимирович* — научный сотрудник Института мировой экономики и международных отношений Российской академии наук, Москва.

*Румянцева Маргарита Георгиевна* — доцент кафедры социально-экономической географии и геополитики Российского государственного университета им. И. Канта.

*Шеляг Дина Викторовна* — аспирантка Российского государственного университета им. И. Канта, сотрудник Центра европейской документации.

Научное издание

ЕВРОПЕЙСКИЙ СОЮЗ – РОССИЯ – КАЛИНИНГРАД
(вопросы европейской интеграции в публикациях институтов ЕС
и оценках российских и зарубежных экспертов)
Выпуск 5

Редактор Н.Н. Мартынюк. Корректор Н.Н. Генина
Оригинал-макет подготовлен Л.В. Семеновой

Подписано в печать 15.12.2006 г.
Бумага для множит. аппаратов. Ризограф. Формат 60×90 $^{1}/_{16}$.
Гарнитура «Таймс». Усл. печ. л. 4,1. Уч.-изд. л. 3,7.
Тираж 300 экз. Заказ .

Издательство Российского государственного университета имени Иммануила Канта
236041, г. Калининград, ул. А. Невского, 14