

ЧТОБЫ ЛЕТАТЬ ПО ЗЕМЛЕ ПОЕЗДАМИ...

Транспортная развязка на четырех уровнях: на шоссе, на рельсах, на воде и на небе. В последние годы века никто и представить не мог, какие приоритеты появятся у транспортной индустрии в веке XXI-м. Центры производства переместились в Азию, следовательно, и запросы производителей на транспортные потоки тоже изменились. Как ни странно, возросла роль Балтийского региона.

КРЫЛЬЯ, КОЛЕСА, ВИНТЫ...

Куда переместилось производство и почему? Теперь почти все товары, как раньше говорили, «народного потребления» производятся под брендом «Made in China». И не обманывайте себя товарными этикетками. Более мелкий шрифт на тех же изделиях не оставит сомнений в том, что сапоги или детские игрушки, станки или одежда произведены в «Поднебесной».

И предназначены эти товары для продажи, прежде всего, в Европе. Подобные торговые метаморфозы происходят не часто. А если происходят, то отражают перемену мировых полюсов экономики. И именно поэтому транспорт нуждается в перестройке и перемене направлений движения.

Как везти груз из Китая в Европу, кажется, знают все. Конечно, морем. Но уже сегодня этот ответ

не очень верный. А завтра будет совсем неверным. Да, производство товаров успешнее налажено в южных и восточных областях КНР. Но это явление временное. Выгоднее возить товары в Европу посуху. Уже созданы и начинают функционировать промышленные узлы в западных и северо-западных районах Китая. Отсюда по железной дороге проще добраться до Европы. Безопаснее и дешевле. И время в пути окажется меньше.

Но куда в Европу? Можно через Белоруссию в Польшу и далее везде. А можно через балтийские страны. Второй путь предпочтительнее. Ведь из Балтии можно отправить товар морем куда угодно, а можно по железной дороге до Польши, а там – пересадка на узкую европейскую колею. Опять неудобства...

ШИРОКАЯ ИЛИ УЗКАЯ

Именно этим обстоятельством уже многие годы пользуется Латвийская железная дорога (Latvian Railway). Ее дочернее предприятие – LDz Cargo – завершило 2011 год с оборотом более 320 млн долл. Это, правда, на 28,1% меньше, чем в 2010 году, но зато прибыль составила более 15 млн долл., что в 5,3 раза больше, чем в предыдущем году. В 2011 году LDz Cargo перевезло 59,385 млн т грузов – на 20,8% больше, чем в 2010 году.

Больше всего экспортных грузов в минувшем году перевезено в Россию – 2,128 млн т, в Эстонию – 827 тыс. т и в Белоруссию – 493 тыс. т.



Угис Магонис

Импортных перевозок больше всего было из России – 35,545 млн т. Грузов из Белоруссии перевезено 9,359 млн т, из Казахстана – 1786 млн т.

Что перевозили по латвийской магистрали? Больше всего перевезено нефти и

нефтепродуктов – 20,465 млн т. Каменного угля – 20,453 млн т, минеральных удобрений – 5,052 млн т, химических грузов – 3178 млн т, черных металлов – 2,061 млн т, руды – 1375 млн т, зерна и мучных продуктов – 1131 млн т, минеральных веществ – 1027 млн т, лесоматериалов – 837 тыс. т, а также 331 тыс. т сахара.

Как отмечает руководитель LDz Угис Магонис, одной из стратегических целей для дальнейшего развития предприятия является поощрение сотрудничества со странами Азии, с анализом возможностей продления маршрута контейнерного поезда Baltica Transit от Казахстана до северо-западного Китая, что стало бы се-

рьезным прогрессом в развитии инфраструктуры транзита.

В борьбе за первенство в перевозках пока еще выигрывает Латвия. Правда, с небольшим перевесом. Литва и Эстония догоняют. Спор идет за каждый евро, за каждый рубль. Кто предложит более выгодные цены перевалки и перевозки, тот и на коне. К примеру, такое случилось с калийными удобрениями, традиционно поставляемыми из Белоруссии. Поначалу главным в этой цепочке был Вентспилс. Но цены не устроили поставщика. И сегодня весь белорусский калий отгружает литовская Клайпеда.

С соседями надо дружить. Это постоянно отмечает в беседах с политиками и бизнесменами



посол РФ в Латвии Александр Вешняков. Он видит положительную динамику в торгово-экономических отношениях между двумя странами: в последние два года товарооборот растет на 20–25%, и к концу 2012 года должен составить рекордные 9 миллиардов долларов.

В Латвии работает ряд крупных российских компаний – «Северсталь», Национальный контейнерный терминал. В Рижском порту строит свой терминал «Уралхим», который должен вступить в строй в октябре 2013 года. И сегодня главный груз во всех транспортных коридорах ложится, прежде всего, на железную дорогу. Латвийская имперская, то есть широкая, колея позволяет ездить из Риги хоть до Гонконга или Владивостока. Были бы заказы. Сегодня они есть. Даже запущены специальные контейнерные поезда. Поезд «Зубр» курсирует из Риги до Черного моря, поезд «Балтика-Транзит» доставляет грузы в Казахстан. В декабре 2011 года возобновились регулярные рейсы в Москву контейнерного поезда «Рижский экспресс».

Перспективен и транспортный коридор из латвийских портов в Афганистан. Пока туда идут гражданские грузы из Рижского порта для сил коалиции. Маршрут более безопасный и экономически выгодный, чем через Пакистан. «Объемы перевозимых по Латвийской железной дороге контейнеров увеличиваются с каждым годом (с 2008 года они утроились), и LDz целенаправленно работает над тем, чтобы они продолжали расти, – говорит Угис Магонис. – Несмотря на то, что доля контейнерных перевозок в общем грузообороте пока невелика (два миллиона тонн из 59 миллионов), но, безусловно, за ними будущее».

Новый посол Латвии в США Андрис Разанс, комментируя высказываемые в прессе предположения о том, что этот транспортный коридор прекратит действовать, как только иссякнут потоки армейских грузов, подчеркнул: «Не стоит ставить телегу впереди лошади. Существование Северного транспортного коридора доказало, что этот путь можно использовать, и он жизнеспособен, несмотря на большие расстояния и отличающиеся политические взгляды участвующих стран. Если есть дело, интересующее всех, мы можем договориться – и страны НАТО, и Россия, и Центральная Азия, и Афганистан». И было бы недальновидно не развивать этот коридор: «Проблемы Афганистана не решить одними только военными и политическими средствами. К ним необходимо добавить третий компонент – надо экономически

интегрировать Афганистан в регион, чтобы оживилась торговля между Афганистаном и соседними с ним странами. Поэтому, если экономика оживляется, то почему бы нам не использовать одну дополнительную транспортную артерию, выгодную странам Центральной Азии, поскольку они получают прямой выход в Северную Европу?».

Вокруг железной дороги, проходящей через Россию из Латвии в Азию, кипят страсти. Кажется, излишне доказывать, что широкая колея приносит Латвии доход. И материальный, и политический. Но не все так считают. Радикальная элита не забывает подлить масло в огонь, напоминая перед каждыми выборами, что кто-то намерен вновь «получить в управление маленькую цветущую Латвию». Не так давно Александр Вешняков заявил, что 1520-миллиметровые рельсы – это наследие всей Европы и его нужно развивать. По мнению посла, контейнеризация грузоперевозок может решить проблему очередей автомашин на границе со странами Балтии, а это уже в интересах всего ЕС. Надо отметить, что со стороны Латвийской железной дороги делается все возможное, чтобы сохранить колею, модернизировать ее и даже закончить электрификацию отдельных участков.

Но есть еще и узкая колея. У чиновников Евросоюза родилась мысль – связать Центральную Европу узкой колеей с Северной, проложить Rail Baltica через балтийские страны в Финляндию. По замыслу строителей, этот проект позволит увеличить перевозки пассажиров и обеспечить огромный грузовой трафик. Эксперты же полагают, что будет хорошо, если удастся заполнить один-два скоростных поезда в неделю. Не очевиден и масштаб грузоперевозок. Та же Финляндия в немалой степени ориентирована на российский рынок, для чего необходима имеющаяся широкая колея.

Конечно, можно привлечь к проекту Швецию, можно поднять на борьбу саамов с оленями. Но грузопоток всё равно получится слабенький. К тому же на пути проекта века – Финский залив. Можно, конечно, запустить железнодорожный паром. Остроумные финны предложили проложить тоннель...

АВТОМОБИЛЬ – НЕ РОСКОШЬ

Сегодня не только контейнерные поезда идут в Азию. Туда устремились и грузовики. Латвийские автоперевозчики развивают новые маршруты в Центральную Азию – Казахстан, Узбеки-

стан, Афганистан, – в то время как в Россию ездят реже. Об этом заявил недавно президент Латвийской ассоциации международных автоперевозчиков Latvijas Auto Валдис Трезиньш. Объемы перевозок в направлении Центральной Азии выросли, по крайней мере, в два раза. Что же касается сокращения перевозок в Россию, то оно в определенной мере связано с тем, что был год выборов, формирования нового правительства, и клиенты стали более осторожны. Да и таможня России усилила контроль за соблюдением всех условий пересечения границы.

Есть вопросы к организации работы пограничных переходов. Да, они строятся или реконструируются, но очень медленно. Поэтому очереди грузовиков на российской и белорусской границе иногда растягиваются на несколько суток. Необходима не только реконструкция дорог, но и самой таможенной службы. Примеры такой работы есть. На границе России и Эстонии

внут на таможенный и пограничный контроль. И вперед. Кстати, и в России вводится аналогичный вид услуг. Приживется ли такая услуга в Латвии? Пока попыток создать такую службу в ЛР не наблюдается. Хотя, как говорят специалисты, со вступлением России в ВТО подобный сервис начнет внедряться.

ТОЛЬКО САМОЛЕТОМ...

Уже есть примеры авиатранспортировки относительно больших партий грузов из Китая в Германию. Одна немецкая фирма, торгующая электроникой, отправляет в день два-три самолета из Китая во Франкфурт. Говорят, что очень выгодно...

Выгодным называют и воздушный коридор, который связывает Латвию с Афганистаном. С учетом успешных пробных полетов, грузоперевозки из Афганистана в аэропорт Риги станут регулярными, заявил на встрече с министром сообщения ЛР



прошла проверку временем и уже прижилась система предварительной регистрации автомашин. Как легковых, так и грузовых. По интернету можно заказать удобное время прохождения границы и подъехать к этому часу на специальную стоянку. В течение этого часа машину вызо-

командующий транспортного командования США (USTRANSCOM) Уильям Фрейзер. Начиная с 2009 года в Афганистан через Латвию отправлено более 47 000 TEU (эквивалент ISO-контейнера длиной 6,1 м). В мае 2012 года начались перевозки грузов и в обратном направлении.



Арнис Лухсе

Что же касается пассажирских перевозок, то они в уходящем году постоянно сокращались. Латвийская национальная авиакомпания airBaltic в июне 2012 года произвела 4368 полетов, что на 21% меньше по сравнению с тем же периодом 2011 года. Ситуацию усугубляют чиновники. «Со стратегической точки зрения, бюджетным авиакомпаниям, так называемым авиадискаунтерам, надо базироваться на Тукумском аэродроме», – поведаль председатель правления международного аэропорта «Рига» Арнис Лухсе. Тем самым авиаперевозчикам предлагается переместиться за сто километров.

Скупые цифры отчетов убеждают, что Рижский авиаузел утрачивает лидирующие позиции. В Латвии снизился пассажиропоток, исчезли прибыльные рейсы, ушли из расписания чартерные компании. Но свято место пусто не бывает. И вчера еще хиреющий аэропорт Таллина сегодня принимает и отправляет пассажиров во многие страны мира. Всё заметнее и аэропорт литовского Каунаса. Здесь теперь базируется известный бюджетный перевозчик – Ryanair. И этим многое сказано.

Каким видит выход из этой ситуации правительство Латвии? Простым и скользким. Продать, продать, продать. Вернее, приватизировать. В том числе национальную авиакомпанию. В том числе аэропорт. Латвийцам же предлагают простой рецепт: летайте по земле – поездами.

ПЛАВАЛИ, ЗНАЕМ...

Недосуг латвийскому правительству заниматься и морскими портами. Их тоже хорошо бы приватизировать. Ну, если не сами порты, то управление. Покупатели находятся.

А ведь сегодня латвийские порты динамично развиваются. Даже Рижский порт, с его, мягко говоря, далеким от идеального географическим положением. Для перевалки сыпучих грузов раз-

свободного порта исполнительный директор Совета иностранных инвесторов в Латвии Гирт Грейшкалнс.

Правление порта должно сотрудничать и находить конструктивные решения по улучшению общей среды предпринимательства, «чтобы она была доступна для нужд пользователей порта и одновременно отвечала целям государства, которые согласуются с концепцией управления обществами госкапитала». В настоящее же время, на его



Леонид Логинов

реформ Айвис Ландманис, пошла еще дальше. Она предложила Министерству сообщений выставить на биржу акции управлений свободных портов Риги и Вентспилса. Комиссия Сейма по народнохозяйственной и региональной политике, изучив деятельность латвийских портов, констатировала наличие существенных проблем и поручила Кабинету министров не тянуть с разработкой предложений.

Но есть и другое мнение. Оно пока преобладает. «Порты в Латвии нельзя отдавать на приватизацию», – комментирует возможный вывод управления морскими портами из сферы ответственности городских властей управляющий Рижским свободным портом Леонид Логинов. «Я на самом деле не понимаю, чего они хотят. Если их задача – это забрать управление портами из рук городов, то это даже не глупость, это преступление. Если они хотят уволить Логинова, то это другая история, которая происходит не в первый и, скорее всего, не в последний раз», – рассуждает Логинов.

Ну а что порты?

Они работают. За первые два месяца 2012 года Рижский порт показал позитивную динамику. Прирост перевалки грузов по сравнению с тем же периодом предыдущего года составил 6,19 млн т, или почти 29%. За три первых месяца года грузооборот латвийских портов соста-

вил 20 млн т, что на 22,6% больше аналогичного периода 2011 года. Грузооборот Вентспилсского порта вырос на 19%

Несмотря ни на какие коллизии, будь то экономические интересы или политические игры, транспорт в балтийских странах, и Латвии в том числе, продолжит развиваться. Всё дело в жизнеспособности общества и наличии средств для развития. Пока экономическая ситуация в Евросоюзе не позволяет прогнозировать бурное развитие транспорта.

**Валерий Горбов,
Валерий Зайцев,**
специально для «Янтарного моста»

решено использовать остров Криеву (Русский). Вскоре тут возникнет угольный терминал. Софинансирование ЕС в этом проекте – вопрос решенный.

«Чтобы улучшить управление латвийскими портами, необходимо улучшить сотрудничество представителей государства и самоуправлений в правлениях свободных портов», – заявил назначенный недавно членом правления Рижского

взгляд, цели государства в отношении портов четко не определены – являются ли они коммерческими либо стратегическими. «Каковы те главные измерения деятельности, чтобы понять, эффективно ли работают порты, в том числе управление портами, и вносят ли они вклад в народное хозяйство», – задается вопросом Грейшкалнс.

Общественная организация, которую представляет член рабочей группы по портам Партии