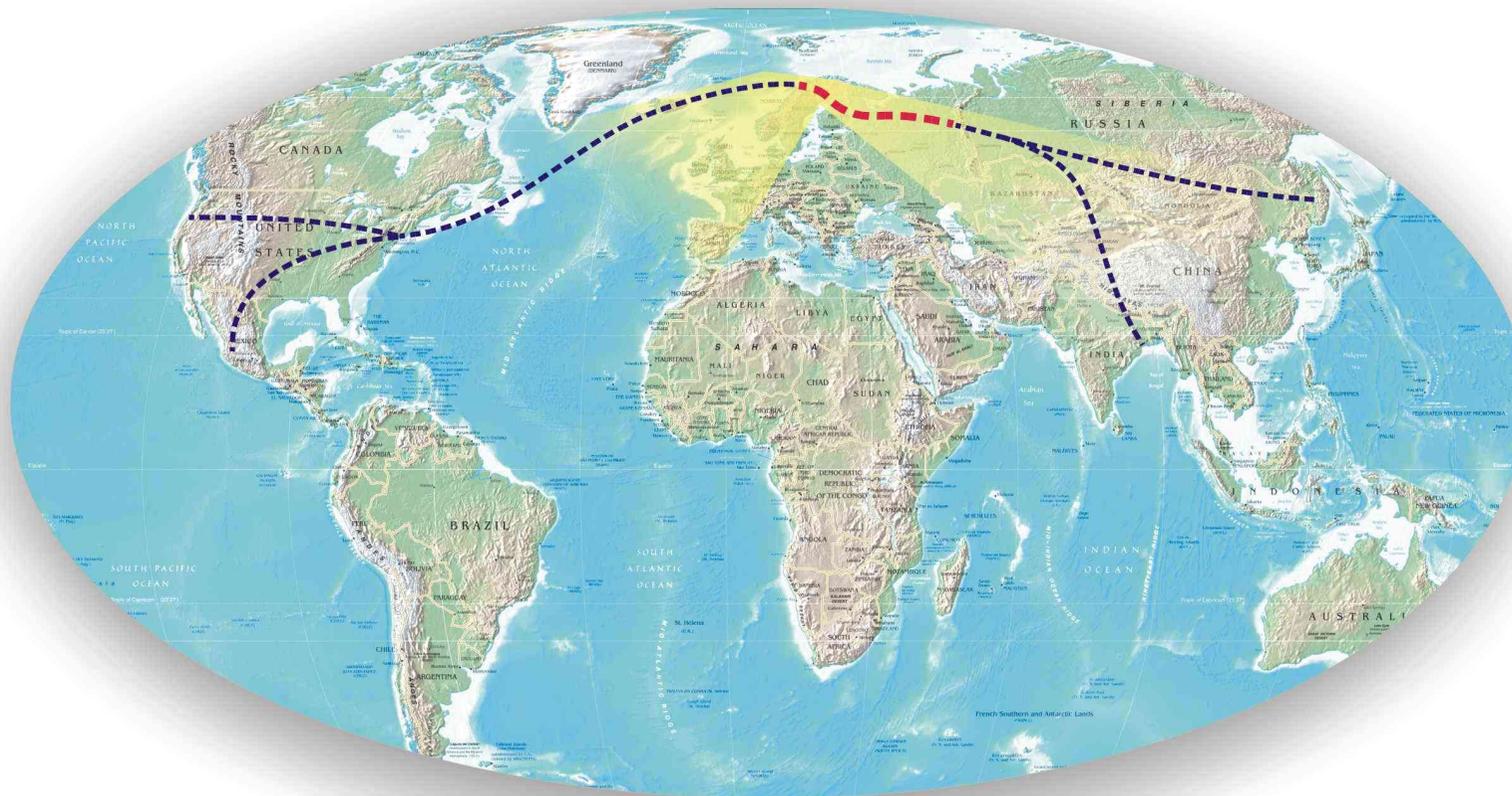


СЕВЕРНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР



Regional Council
of Kainuu Region



European Union
ERDF



Pöyry Infra Oy





***В ГЛОБАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКЕ САМЫЕ ВАЖНЫЕ РЕСУРСЫ –
ГЕОГРАФИЧЕСКОЕ ПЛОЖЕНИЕ И ЛЮДИ***



Содержание

№	Наименование	Стр.		
	РЕЗЮМЕ			
1	ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ	1		
1.1	Информация о Буклете	1	5.3	Мультимодальные перевозки 77
2	ОПРЕДЕЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА	3	5.4	Специфика российского транспортного рынка 78
2.1	Объективные процессы, формирующие среду для транспортной деятельности	3	5.5	Виды транспорта 83
2.2	Новая мировая экономическая доктрина	4	5.5.1	<i>Морской транспорт</i> 83
2.3	Влияние глобализации на транспортную деятельность	5	5.5.2	<i>Железнодорожный транспорт</i> 102
2.4	Согласование концепций транспортных осей и транспортных коридоров	7	5.5.3	<i>Автомобильный транспорт</i> 119
2.5	Эффект для сообщества от развития транспортных коридоров	9	5.5.4	<i>Пограничные пункты пропуска</i> 133
			5.5.5	<i>Внутренний водный транспорт</i> 138
			5.5.6	<i>Трубопроводный транспорт</i> 141
			5.5.7	<i>Воздушный транспорт</i> 145
			5.5.8	<i>Телекоммуникации</i> 147
3	СЕВЕРНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР	11	6	ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ 152
3.1	История развития Северного транспортного коридора	11	6.1	Аварийность на транспорте 152
3.2	Трасса Северного транспортного коридора	12	6.2	Негативное воздействие транспорта на окружающую среду и здоровье
3.3	Зона влияния Северного транспортного коридора	16	7	ЗОНА ВЛИЯНИЯ КОРИДОРА: СТРАТЕГИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 158
3.4	Инвестиционный климат в зоне влияния Северного транспортного коридора	17	7.1	<i>Элементы инфраструктуры Коридора, реализованные за период 1995 - 2006гг.</i> 158
3.5	Современные особенности российской экономики	23	7.2	Краткосрочное планирование (2007-2010 гг.) - Элементы инфраструктуры Коридора 159
4	РАЗНОМАСШТАБНЫЕ ВЗГЛЯДЫ НА ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ	35	7.3	Среднесрочное планирование (2011-2015 гг.) - Элементы инфраструктуры Коридора 161
4.1	Европа – Азия	35	7.4	Долгосрочное планирование (2016-2035гг.) - Элементы инфраструктуры 161
4.2	Европейский Союз и Российская Федерация	35	8	ПОТЕНЦИАЛ РАЗВИТИЯ 164
4.3	Страны Северной Европы и СЗФО	39	8.1	Потенциал невозобновляемых ресурсов 164
4.4	Баренц Регион	46	8.2	Образовательный потенциал 169
4.5	Территории Урала, Сибири и Дальнего Востока	61	8.3	Инновационный потенциал 173
4.6	Страны Азиатско-Тихоокеанского Региона	67	8.4	Управленческий потенциал 178
5	ТРАНЗИТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ СЕВЕРНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА	72	8.5	Финансовый потенциал 182
5.1	Геополитика	72	8.6	Законодательный потенциал 186
5.2	Логистика	75	8.7	Человеческий потенциал 189



РЕЗЮМЕ

Общественная эволюция не стоит на месте. Развиваются объективные процессы: технический прогресс, сокращение жизненного цикла вещей, рост требований потребителей, интернационализация рынков, глобализация производства и распределения. Эти процессы требуют интеграции и глобализации транспортных сетей для сокращения транспортных затрат и времени на доставку грузов. Время становится все более ценным ресурсом, определяющим транспортные решения грузоотправителя.

Дезинтеграция СССР и образование новых государств создали в Восточной Европе новые границы, которые стали барьерами на торговых маршрутах между Россией и Западной Европой. Усиление граничного эффекта и нарушение плавности транспортных потоков всегда означает «тормозы» в работе транспортной инфраструктуры и, как следствие, рост транспортных издержек, рост цен и снижение качества жизни населения.

Граница между Европейским Союзом и Россией – возможность договариваться без посредников. Приближенность к непосредственной границе ЕС/Россия изменило стратегические роли Финляндии и территорий Северо-Запада России, превращая северную периферию Европы в область огромных потенциальных возможностей для развития торговых отношений, экономического роста, культурных связей и повышения уровня жизни населения.

Еще в 1999г, представители территорий, заинтересованных в развитии трансграничного широтного транспортного коридора, пришли к единому мнению о необходимости:

- координации территориальных транспортных проектов, улучшающих связи в направлении запад-восток,
- продления Коридора, как на запад, так и на восток, вовлекая в зону его влияния новые территории.

Сегодня актуальность этих задач усилилась. Продление Коридора означает:

- интеграцию периферийных северных территорий в мировую экономику,
- вклад в улучшение связи Европы и Азии,
- реализация российского транзитного потенциала.

Обслуживание торговых связей Европы и Азии требует качественной транспортной инфраструктуры. Приоритет для территорий, расположенных на направлении Коридора - создать транзитную транспортную инфраструктуру международного уровня для обеспечения мультимодальных, надежных, быстрых безопасных перевозок с минимальными издержками для Грузоотправителя. Если будут выполнены эти требования, то северный маршрут сможет конкурировать с альтернативными маршрутами направления Европа – Азия.

Создание конкурентоспособного маршрута возможно только при участии заинтересованных территорий в реализации проектов общего интереса.

Ускорить развитие инфраструктуры Коридора можно за счет мирового опыта и наличия условий, необходимых для успеха:

1. Амбиций,
2. Способности к дальновидному принятию решений,
3. Оценки последствий принимаемых решений для конкретных конечных потребителей – грузоотправителей, местного населения.

Вывод: Главная предпосылка для экономического развития Севера Европы - благоприятное географическое положение. Но этого недостаточно. От самих территорий зависит, насколько они смогут воспользоваться благоприятной геополитической ситуацией.

Имеются ли для этого возможности? Какие? Что нужно сделать в первую очередь для того, чтобы благоприятные возможности превратить в новое качество жизни населения?

Участники подготовки Буклета изучили ситуацию на основе данных официальных источников и средств массовой информации, предприняли попытку ответить на эти вопросы и приглашают к дискуссии заинтересованные стороны. Практика подобных дискуссий применяется в Европейском Союзе в формате публикации «зеленых документов», цель которых – привлечь внимание общественности к проблеме, стимулировать предложения от различных заинтересованных сторон и содействовать появлению законодательных инициатив, нацеленных на решение проблемы («белые документы»).

1 ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

1.1 Информация о Буклете

После присоединения Финляндии и Швеции к Европейскому Союзу (1995г) появились инициативы, а за ними и официальные документы (**Приложение 1**),



нацеленные на развитие международного широтного транспортного коридора в северной части Европы.

Современные транспортные коридоры должны быть мультимодальными, обеспечивающими плавное и безопасное перемещение транспортных потоков при поддержке разнообразных услуг. Задача – обеспечение транспортных операций при минимальных издержках.

Первый Буклет (**Рисунок 1**) был подготовлен в 1995г после принятия решения администрациями финской провинции Оулу и северных российских территорий (Архангельской области, республик Карелия и Коми) о координации усилий по развитию транспортных связей направления запад-восток. Первый буклет назывался «Транспортный коридор Оулу-Карелия-Архангельск-Коми» и включал информацию о регионах-партнерах, о состоянии их транспортных инфраструктур, а также, оценку недостающих связей для открытия сквозного широтного сообщения в направлении запад-восток. Буклет достиг главной цели – вызвал дискуссии о путях регионального развития периферийных и традиционно зависимых от центра территорий. Граница с ЕС принципиально изменила геополитическое положение этих территорий. Российский Север стал единственным регионом, непосредственно граничащим с ЕС, что открывало новые возможности.

Второй Буклет (**Рисунок 2**) был подготовлен в 2000г и назывался «Северный транспортный коридор». Буклет содержал результаты усилий территорий за период 1995-2000гг по развитию межрегиональных широтных сообщений.

В Буклет вошли: статистические данные, сравнительный анализ социальных и экономических показателей территорий, перспективные планы развития разных видов транспорта, информация о тенденциях, развивающихся в зонах будущего продления Коридора, как на запад, так и на восток. Буклет-2000 представил перспективы интеграции для территорий и видов транспорта и поставил главный вопрос: Почему жизнь населения на Российском Севере хуже и короче, чем в странах Северной Европы гораздо менее богатых природными ресурсами? Вывод: высокое качество жизни населения территорий зависит не от наличия природных ресурсов, а от людей.

Буклет-2007 – третья публикация, посвященная Северному широтному транспортному коридору. Его цель – содействие реализации новой Российской транспортной стратегии до 2020г.

Эта третья редакция Буклета рассматривает тенденции транспортного развития еще шире, учитывая ситуацию в отраслях, оказывающих влияние на транспорт, новые требования законодательства, международных соглашений и общих глобальных процессов. Рассмотрение Северного транспортного коридора как

элемента трансконтинентальной связи Северная Европа – Юго-Восточная Азия расширяет горизонты видения изменений транспортной ситуации в ответ на глобальные изменения среды. Поэтому, для принятия решений становится важнее уловить направления долгосрочных тенденций, чем иметь точные статистические данные прошедшего периода.

Буклет-2007:

- предоставляет основные данные по территориям Коридора и тенденциям развития видов транспорта. Большая часть информации представлена в лаконичной форме таблиц и схем;
- приводит социально-экономические показатели территорий в "географическом контексте" следуя направлению Коридора;
- раскрывает тенденции в ряде секторов экономики, оказывающих влияние на транспорт;
- предлагает кратко-, средне- и долгосрочные планы развития различных видов транспорта на направлении Коридора.

Буклет предназначен для тех, кто принимает решения в области инфраструктуры, для грузоотправителей, транспортных операторов, руководителей транспортных организаций, для потенциальных партнеров и инвесторов, как российских, так и иностранных.

Мы надеемся, что Буклет улучшит координацию стратегий видов транспорта, что является первым необходимым условием будущей мультимодальности Коридора, реализации транзитного потенциала и минимизации транспортных рисков.

Буклет подготовлен на основе публикаций, аналитических изданий и официальной статистики.

Источник финансирования подготовки и издания Буклета - программа Karelia Interreg III С.

С российской стороны свой вклад в подготовку Буклета внесли администрации территорий и различные заинтересованные организации. Со стороны зарубежных партнеров поддержка оказана Региональным Советом Кайнуу.

Рабочая группа:

ООО «АвтоДорожный Консалтинг» (Россия)

Роугу Infra OY (Финляндия)



ОПРЕДЕЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА

Объективные процессы, формирующие среду для транспортной деятельности

Глобализация - доминирующий фактор современности. Элементы глобализации проникли в повседневную жизнь: аудио и видео от мировых производителей, Интернет, мобильная связь, банковские системы, единые стандарты вычислительной техники, хранения, обработки и передачи информации, глобальные системы позиционирования и т.д. Общие глобальные процессы: технический прогресс, сокращение жизненного цикла вещей, рост требований потребителей, интернационализация рынков, производств и сетей распределения.

Глобализация – объективный процесс. Невозможно ни изолироваться от глобальных явлений, ни противостоять им. Есть только один путь – адаптироваться к изменениям и извлечь максимум выгод из позитивных проявлений глобализации, а также, предпринять своевременные действия для смягчения негативных проявлений.

Современный мир стал тесным и прозрачным. Информационная революция сжала время и пространство, открыла границы, сделала достижимой любую точку земного шара. Глобализация способствует осознанию общечеловеческих проблем, например, таких как: парниковый эффект, радиационное загрязнение, ухудшение состояния окружающей среды и т.д. Мир взаимозависим и взаимоуязвим. Признаком современного цивилизованного человека становится ответственность за последствия своих действий при осознании того, что «все мы пассажиры одного корабля по имени Земля, пересечь с которого некуда».

Основное преимущество глобализации, помимо того, что она снижает на треть производственные издержки – возможность стабилизировать международные конфликты, поскольку:

- Экономическое развитие в современном мире все более интегрировано в масштабе мировой экономики;
- Внешние политики стран вызывают реакцию всей мировой общественности;
- Сегодняшние мировые проблемы многофакторны, они не укладываются в рамки отдельно взятых дисциплин и в рамки национальных границ. Они требуют сотрудничества стран, отраслей, служб, наук, организаций.

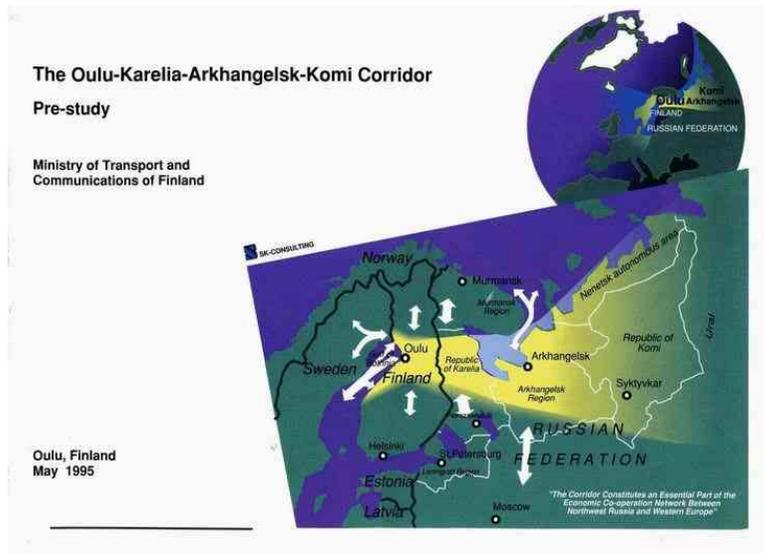


Рисунок 1 Буклет «Транспортный коридор Оулу-Карелия-Архангельск-Коми», 1995

Северный Транспортный Коридор



Финская Национальная Дорожная Администрация
Региональный Совет Северной Осотротини
Региональный Совет Кайнуу
Администрация Провинции Оулу

Дополнено и переработано, Оулу 2000

Европейский Союз
Европейский Фонд
Развития Регионов
Карелия Interreg II A



JAAKKO PÖYRY INFRA
Suunnittelukolmio

Рисунок 2 Буклет «Северный транспортный коридор», 2000



Существует гипотеза:

- В ходе дальнейшего развития мировой экономики происходит процесс выравнивания физической производительности макрорегионов мира;
- Страны, не способные самостоятельно подтянуться до среднего мирового уровня и принять участие в мировой экономике, будут утрачивать контроль над своими территориями и ресурсами;
- Неосвоенность территорий и ресурсов в условиях глобализации означает постепенную утрату национального суверенитета.

Вывод: В глобальном мире национальные экономики все больше превращаются в «сообщающиеся сосуды», а эффективность каждой сравнивается со среднемировым уровнем.

2.2 Новая мировая экономическая доктрина

Современный мировой экономический рост – результат синхронизации экономических циклов в разных регионах мира. Это новый феномен глобализации – раньше рост в одном регионе мира наблюдался на фоне упадка в другом. Экономики развитых стран растут, но еще быстрее растут экономики развивающиеся: Китай, Индия и другие страны Азии, Бразилия, Аргентина, Венесуэла. Ряд факторов замедляет экономический рост, например, природные катаклизмы или рост цен на нефть. Считается, что рост мировой цены на \$10 за баррель ведет к замедлению глобального экономического роста на 0.25%. Тем не менее, основной прогноз – в ближайшие годы мировая экономика будет расти, в т.ч. ежегодно: США – 3-4%, Китай – 10-12%, Европа – 1-2%, Япония – 1.8%.

На основе оценки современного состояния мировой экономики возможно прогнозирование хозяйственной парадигмы (устойчивых тенденций в международном разделении труда*) на период 20-40 лет. Для этого применима концепция экономических циклов (длинных волн) - периодов времени около 30 лет. (Н.Кондратьев) См. **Таблицу 1**.

Таблица 1 Концепция экономических циклов (длинных волн)

Длинные волны (циклы)	Этапы волны (цикла)	Основные характеристики и тренды этапов
Первая волна 1946 – 1970е	Развитие (формирование новой хозяйственной парадигмы) и рост экономики сформировавшегося типа	Строительство общества послевоенного благоденствия, развитие рынков, участвовавших во Второй мировой войне, деколонизация развивающегося мира. Окончание этапа роста закончилось с исчерпанием возможностей развития западных экономик за счет собственных внутренних рынков. Советский Союз на этих этапах развивался синхронно с остальным миром.
	Стагнация (все старые инновации реализованы, но новых решений еще нет)	70-е годы – энергетический кризис, поиск новых возможностей для экономического развития.
Вторая волна началась в 80е годы и закончится примерно к 2010г.	Развитие и рост	Основа – инновации в области компьютерных технологий и связи, которые обеспечили: резкий рост эффективности процессов обмена информации; формирование глобальной экономики; торговую и финансовую экспансию западных экономик в развивающийся мир. Эту волну Советский Союз пропустил, его централизованная экономика оказалась неспособной создать механизмы хозяйственного использования инноваций. Пропуск двадцати лет экономического развития и роста – одна из основных причин кризиса в России в 90е.
	Стагнация (наблюдается в настоящее время)	Поиск новых возможностей и решений, которые дадут старт новой волне развития и роста.



<p>ПРОГНОЗ: Третья волна начнется в 2010 – 2020гг и достигнет максимума в 2030-2040гг.</p>	<p>Содержание этапа развития и роста надо искать: 1) в ограничениях, которые препятствуют глобальному экономическому развитию или развитию отдельных регионов, 2) в инвенциях, которые где-то уже есть в зачаточных хозяйственных форматах, но они еще не вырвались наружу.</p>	<p>ТРЕНДЫ: 1) Опережающий рост развития Китая и Индии означает перераспределение ресурсов в мировой экономике (процесс уже наблюдается); 2) Главные инновационные зоны - разработки в области технологий и материалов с принципиально более высокой эффективностью использования природных ресурсов; 3) События в Евразии будут все масштабнее, влияние США в этой части мира пойдет на убыль. Причина – необходимость сосредоточить внимание на американском континенте, где о себе заявляют новые быстрорастущие экономики и открываются новые возможности для экспансии индустрии США. 4) Расширение ЕС на восток показывает, что у ЕС нет внутренней энергии для продолжения развития в пределах своих границ. Одновременная экспансия Китая на запад поставила под угрозу само существование европейской индустриальной культуры, замещая ее китайской. Для сохранения европейской культуры необходим новый емкий рынок, способный предъявлять требования к качеству. Этот потенциальный рынок – Россия. Для этого есть две главные предпосылки:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ население с более высоким уровнем образования и доходами, чем в восточных странах, ▪ наличие базовой квалификации для производства высококачественных услуг и товаров.
---	---	--

* - В результате международного разделения труда интеллектуальная работа и новаторство в основном сосредотачиваются в «дорогих» странах Европы и США.

- Сохранения и качественного развития западной индустриальной культуры за счет переноса технологий ресурсосбережения из Западной Европы в Россию, их развития и продвижения на восток.

Вывод: Мощный спрос на выравнивание экономического потенциала предъявляют, прежде всего, азиатские страны, что определяет развитие следующих направлений хозяйственной деятельности, на базе которых будет происходить новая волна экономического развития:

1. Внедрение новых ресурсосберегающих технологий,
2. Обеспечение доступа азиатских стран к ресурсам,
3. Развитие межконтинентальных транспортной, торговой и информационной инфраструктур,
4. Обеспечение безопасности всех видов на основе новых принципов и технологий.

Россия может определить свою перспективную задачу следующим образом -ликвидация отставания и возврат в 2010-2020гг в мировую экономику в качестве сильного игрока, формирующего хозяйственную парадигму следующей длинной волны путем:

- Выравнивания экономического потенциала макрорегионов за счет поставок ресурсов из России в Азию,

Проводник потоков выравнивания, поставок и переноса - транспортная инфраструктура.

2.3 Влияние глобализации на транспортную деятельность

Транспорт функционирует в подвижной среде, где разворачиваются глобальные процессы, оказывающие влияние на транспортную деятельность. (См. **Таблицу 2**).

Игнорирование общемировых транспортных тенденций создает риски:

- Недальновидных решений, стратегических просчетов, которые не могут быть компенсированы тактическими средствами;
- Неготовности соответствовать будущему спросу на транспортные услуги;
- Упущения геополитических выгод, потерь региональной конкурентоспособности и снижения качества жизни.

Таблица 2 Глобальные явления и мировые тенденции, определяющие транспортную деятельность



Глобальные явления	Ответные мировые тенденции на транспорте
1. Развитие технологий 2. Адаптация к нуждам потребителя 3. Изменения в сфере производства и распределения	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Рост ценности тонны груза ▪ Увеличение числа мелких партий грузов ▪ Ужесточение требований грузоотправителей к стоимости, гибкости, ассортименту и качеству транспортных услуг «от двери до двери» ▪ Рост числа услуг и специализированных предприятий на рынке грузовых перевозок, развитие аутсорсинга ▪ Ужесточение конкуренции на транспортном рынке
4. Снижение транспортных издержек	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Интеграция региональных транспортных сетей в более масштабные сети межрегионального, национального и международного масштаба ▪ Оптимизация транспортных маршрутов ▪ Рост объемов комбинированных перевозок ▪ Интеграция различных видов транспорта в единые транспортные системы ▪ Перераспределение грузопотоков между различными видами транспорта ▪ Развитие интермодальных связей для быстрого перехода груза с одного вида транспорта на другой (терминалы) ▪ Унификация транспортных стандартов (загрузка, процедуры и документы) ▪ Рост объемов контейнерных перевозок ▪ Расширение зон действия международных торговых и таможенных соглашений и конвенций ▪ Развитие транс-континентальных транспортных коридоров ▪ Рост объемов мультимодальных перевозок ▪ Ужесточение требований грузоотправителей к безопасности движения ▪ Ужесточение требований Сообщества к транспортной безопасности (снижение аварийности и воздействия на окружающую среду) ▪ Распространение практики экономической оценки внешних транспортных издержек (потерь времени, аварийности, ущерба для окружающей среды) ▪ Перевод внешних транспортных издержек во внутренние затраты пользователей в результате более справедливых систем ценообразования (платит тот, кто пользуется) ▪ Развитие систем географического позиционирования и навигации как элемента межконтинентальной логистики.
5. Повышение важности автомобильных дорог	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Рост уровня автомобилизации и объемов автодорожных перевозок для транспортных операций «от двери до двери» ▪ Рост тяжести грузовых перевозок (нагрузки на ось) ▪ Рост доли тяжелого автотранспорта в составе транспортных потоков ▪ Рост издержек Сообщества от негативного влияния автодорожного транспорта ▪ Сокращение сроков службы дорожных конструкций ▪ Рост потребности в дорожном содержании для поддержания эксплуатационного уровня дорог ▪ Увеличение потребности в бюджетных ресурсах для дорожного содержания ▪ Обострение дефицита бюджетных средств



Глобальные явления	Ответные мировые тенденции на транспорте
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Снижение уровня заработной платы в дорожных администрациях, отток квалифицированных кадров, усиление кадрового голода в государственном секторе, нехватка системных управленцев при избытке персонала исполнительского уровня ▪ Распространение тендерных процедур для передачи заказов на выполнение работ, услуг и поставок за счет средств бюджета ▪ Расширение партнерства государственного и частного секторов для привлечения частного капитала и опыта управления в частном секторе для нужд транспортных инфраструктур ▪ Применение рыночно-ориентированных инструментов для регулирования транспортного спроса (дорожные пошлины) и введение новых платных систем (платные парковки и т.д.) для переложения затрат на пользователей.
6. Рост цен на углеводороды	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Удвоение мирового потребления энергии (к 2035г) и утроение (к концу 21в), главным образом, за счет роста экономик Китая, Индии и других развивающихся стран ▪ Обеспечение прироста поступления нефти на рынки за счет все более дорогостоящих технологий добычи, что означает стабильный рост цен на топливо и рост транспортных затрат ▪ Альтернативных источников энергии для транспорта, которые могли бы стать столь же широко распространенными как традиционное топливо, в ближайшие десятилетия не предвидится, поскольку все альтернативы в разы дороже нефти.

Вывод: Усиление конкуренции заставит грузоотправителей искать пути снижения транспортных издержек. Учитывая общемировые тенденции на транспорте, можно прогнозировать следующие направления снижения транспортных издержек:

1. Устойчивый рост спроса на контейнерные перевозки,
2. Нарастание контейнерных потоков на всех видах транспорта в составе мультимодальных перевозок,
3. Интеграция транспортных сетей для оптимизации маршрутов, повышения плавности и скорости перемещения контейнерных потоков,
4. Сотрудничество видов транспорта и сотрудничество территорий, расположенных на направлениях транзитных коридоров.

2.4 Согласование концепций транспортных осей и транспортных коридоров

Процессы глобализации производства и распределения стимулируют интеграцию транспортных инфраструктур на обширных географических пространствах. Формируются транспортные коридоры, связывающие рынки и центры экономической деятельности.

Транспортный коридор - совокупность магистральных коммуникаций различных видов транспорта, которые совместно обеспечивают транзитные перевозки одного направления.

Понятие транспортного коридора стало широко применяться после второй и

третьей Европейских Конференций министров транспорта (о.Крит-1994, Хельсинки-1997). Результат Критской конференции - определение 9 Транс-Европейских коридоров (Критские коридоры). Конференция в Хельсинки дополнила Критские коридоры четырьмя Пан-Европейскими транспортными зонами. Одна из зон, Баренцева Евро-Арктическая транспортная зона (BEATA – Barents Euro-Arctic Transport Area) придала международное значение развитию транспортных связей в Баренц Регионе. Некоторые элементы транспортной инфраструктуры Северного транспортного коридора вошли в Баренцеву Евро-Арктическую транспортную зону.

В рамках проекта «Устойчивый транспорт в Баренц Регионе, фазы 1 и 2» (STBR – Sustainable Transport in Barents Region) совместными усилиями территорий Баренц Региона был реализован ряд проектов по выявлению потребностей в развитии

разных видов транспорта. Сотрудничество в рамках Баренц Региона повышает статус региональных проектов до уровня международных, привлекая интерес потенциальных инвесторов к северной периферии Европы, которой предстоит в будущем сыграть важнейшую роль в мировой экономике.

В 2004г к Европейскому Союзу, объединявшему 15 стран-членов, присоединились еще 10 новых стран. Территория ЕС расширилась, и Критские коридоры, ранее выполнявшие функцию связей ЕС с соседними странами,



большей частью оказались внутри ЕС в составе Транс-Европейских сетей (TENs). Концепция «Критические коридоры» утратила свою актуальность. Поэтому, ЕС предпринял следующий шаг – подготовку Решения 884/2004/ЕС «Руководства для Транс-Европейских транспортных сетей», нацеленного на улучшение связей расширенного ЕС с новыми соседями. Документ требовал сфокусировать инвестиционную деятельность на ограниченном количестве направлений, обслуживающих торговые потоки между ЕС и соседними странами. Европейской Комиссией была создана Рабочая группа (High Level Group), которая в 2005г подготовила Отчет «Транспортные сети для мира и развития», где были определены пять главных транспортных осей и критерии для финансирования проектов на направлениях этих осей из ресурсов ЕС.

Концепция транснациональных осей подразумевает более глобальный подход к транспортным связям. Оси, как правило, берут начало и заканчиваются в морских портах, обслуживают международный транзит не только между соседними, но и третьими странами. Морские порты, объединенные в сеть, формируют главные логистические платформы, связанные между собой в рамках концепции «Морские магистрали». (См. Схема 1)

Одна из транспортных осей - Северная ось - берет начало на побережье Баренцева моря, проходит через Баренц Регион (Норвегия, Швеция, Финляндия, северные территории СЗФО) в восточном направлении, через Транссиб в страны Азиатско-Тихоокеанского Региона. Сравнение концепций транспортной оси и транспортного коридора приводится в Таблице 3.

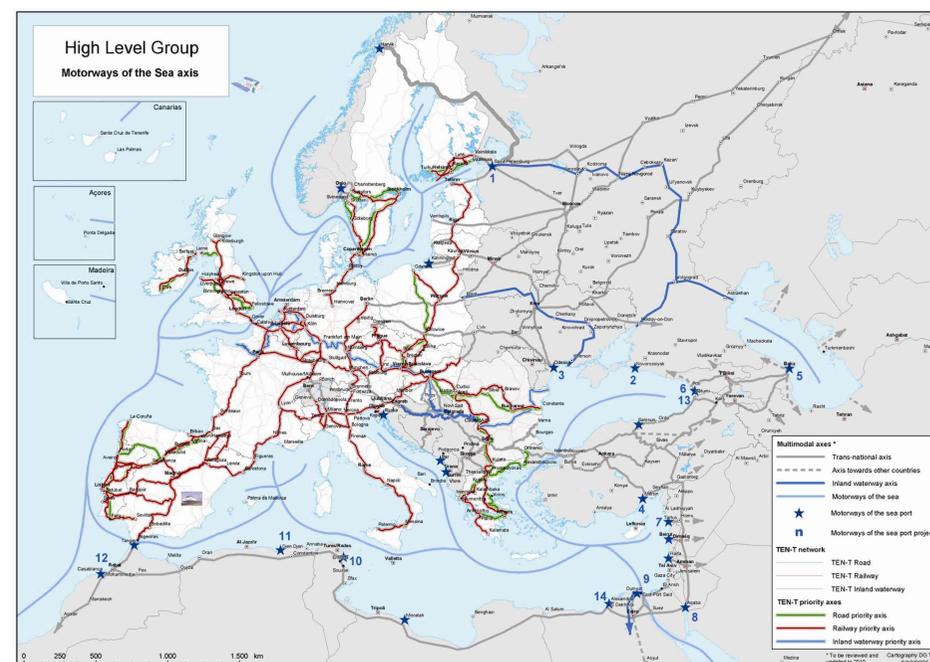


Схема 1 Транснациональные оси, обеспечивающие международные торговые связи Европейского Союза с третьими странами и регионами

Таблица 3 Сравнение концепций транспортной оси и транспортного коридора и определение статуса Северного транспортного коридора

Концепция	Определение	Статус Северного транспортного коридора
Транснациональная транспортная ось	Наиболее короткое, по сравнению с альтернативными, наиболее используемое направление перемещения международных транзитных потоков мультимодального характера на основе существующей инфраструктуры	Коридор не отвечает масштабу и определению транснациональной транспортной оси т.к. он не является «наиболее используемым маршрутом» по причине незавершенности его инфраструктуры



Международный транспортный коридор	Совокупность магистральных транспортных коммуникаций различных видов транспорта с соответствующим обустройством, как правило, обеспечивающим перевозки на направлениях, имеющих международное значение.	Коридор не может претендовать на статус МТК по причине незавершенности его обустройства. Северный коридор скорее формирующееся русло для будущих потоков, объединяющее концепции разных видов транспорта и разных стран северной периферии Европы, стремящихся к продвижению в направлении запад - восток
------------------------------------	---	---

Северный коридор – формирующийся транспортный коллектор, связывающий Баренцеву логистическую платформу (систему морских портов Баренц Региона) с артерией - Северной транс-национальной осью. Эта перспектива одновременно отвечает целям, как ЕС, так и РФ, а именно: реализации транзитного потенциала российской территории на направлении Европа – Азия. (См.Схема 2)

В этом значении Северный транспортный коридор полностью отвечает положениям Российской транспортной стратегии до 2020г, которая называет в числе основных направлений международной транспортной интеграции:

- Участие в международных транспортных проектах и программах, поддержку региональных инициатив, отвечающих национальным интересам,
- Разработка при участии территорий проектов создания и развития транзитных коридоров, дополняющих базовые международные транспортные коридоры.

Ближайшие задачи Северного транспортного коридора:

- улучшение межрегиональных сообщений всех видов, сотрудничество, прежде всего, между территориями Баренц Региона и внутренними территориями Урала и Сибири;
- создание предпосылок для экономического и социального развития северной периферии, формирование местных производств, вовлеченных не только в поставки сырья, но и в создание продукции и услуг с высокой добавленной стоимостью;
- интеграция местных экономик в европейскую и мировую экономику;

Таблица 4 Распространение эффекта от развития транспортных проектов

- повышение качества жизни местного населения.

Мировая практика показывает, что на направлениях МТК всегда присутствует стремление к единым транспортным параметрам на всем протяжении и единым технологиям перевозок для интеграции национальных транспортных систем в мировую транспортную систему.

Вывод: Концепция транспортных осей, предложенная ЕС и традиционная концепция транспортных коридоров не конфликтуют между собой, а дополняют друг друга своей разномасштабностью. Рассматриваемый Северный транспортный коридор - формирующийся коллектор по отношению к транс-континентальной артерии - Северной транс-национальной оси. Такой подход отвечает транспортным целям ЕС и целям России в условиях нарастающей глобализации.

2.5 Эффект для Сообщества от развития транспортных коридоров

Транспортный коридор изменяет менталитет людей, поскольку разрушает «островное видение», расширяет мышление за рамки административных границ, позволяет видеть выгоды от реализации проектов общего интереса на направлении транзитного мультимодального коридора. Территории, расположенные на направлении транзитного маршрута, как бы нанизываются на его нить, превращаясь в «сообщающиеся сосуды». Общая заинтересованность в развитии маршрута способна обеспечить транспортным проектам поддержку, поднимая их с уровня проектов местного значения на уровень проектов общего интереса межрегионального или даже международного масштаба. Такой подход многократно увеличивает шансы ускорить реализацию проектов с помощью привлечения финансовой поддержки из национальных источников и международных фондов в дополнение к ограниченным местным ресурсам.

Факт: самые процветающие и развитые города и страны всегда те, что расположены на направлениях международных торговых путей. Процветание - результат постоянного движения, обмена товарами, знаниями, идеями, технологиями. Развитая транспортная система является предпосылкой развитой экономики Сообщества (территории, государства, союза государств). Распространение результатов от развития транспортных проектов представлено в **Таблице 4**.



Тип воздействия	Воздействие во времени	Воздействие в Сообществе (различные сектора экономики и различные социальные группы)	Воздействие в пространстве
Прямое - от налаженной работы транспорта	Краткосрочное 0-5 лет	Сокращения транспортных затрат местных предприятий транспортного сектора и предприятий связанных с транспортом (например: торговля, туризм).	Местный масштаб
Стимулирующее - от надежной работы транспортной инфраструктуры	Среднесрочное 5-15 лет	Повышение конкурентоспособности местных производителей во всех секторах экономики, выход на ранее недоступные региональные рынки, расширение и развитие секторов местной экономики, создание новых рабочих мест, повышение доходности бюджетов и социальных фондов, повышение качества жизни населения в зоне влияния транспортного проекта.	Местный + региональный масштаб
Каталитическое - от влияния улучшенной мобильности людей, товаров и услуг на все сферы жизни Сообщества	Долгосрочное 15-30 лет	Выравнивание экономического развития соседних территорий за счет интенсивных сообщений и обмена через улучшенную транспортную инфраструктуру, которая сформировалась в результате реализации согласованных между собой транспортных проектов, повышение качества жизни населения на уровне макроэкономических показателей.	Местный + региональный + межрегиональный + национальный + международный масштаб

Вывод: Общий положительный результат для Сообщества от развития транспортной системы создается суммарным воздействием трех типов: прямым, стимулирующим и каталитическим. Все эти воздействия вызывают как положительные, так и отрицательные изменения, затрагивая три важнейших сферы жизни сообщества: экономику, социальную сферу, окружающую среду. Именно поэтому в развитых странах период оценки влияния транспортного проекта составляет 30 лет. Если Сообщество имеет ограниченные ресурсы и

реальное намерение улучшить уровень жизни населения, то наилучшим вложением этих ресурсов, приносящим выгоду каждому члену Сообщества, является инвестирование в развитие транспортной инфраструктуры. Транспорт, наряду с двумя другими стратегическими отраслями - энергетикой и сельским хозяйством (также зависимыми от транспорта) - формируют самый устойчивый фундамент для конкурентоспособной экономики, социального прогресса и повышения качества жизни граждан.





Схема 2 Трансконтинентальный коридор Америка - Северная Европа - Юго-Восточная Азия



3. СЕВЕРНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР

3.1 История развития Северного транспортного коридора

Тема Северного транспортного коридора впервые была поднята в 1995г и с тех пор присутствует в повестке дня мероприятий, связанных с развитием транспорта в северной Европе, хотя развитие разных видов транспорта в составе Коридора рассматривается под разными названиями, например:

- «Баренц Линк» - развитие железнодорожной связи в масштабе Баренц Региона;
- «Коридор N.E.W.» - развитие морской и железнодорожной связи в транс-континентальном масштабе Северная Америка – Северная Европа - Азия;
- «Северный коридор России» - развитие широтного автодорожного сообщения.

Наиболее значительные мероприятия, которые повлияли на продвижение идеи Северного транспортного коридора, включают:

1995: Семинар в Оулу (Финляндия) стал первым международным семинаром по развитию коридора "Оулу-Карелия-Архангельск-Коми" при участии представителей администраций и разных видов транспорта Финляндии, республик Карелия и Коми, Архангельской области. Участники признали необходимость сотрудничества по развитию мультимодального широтного направления, проходящего по их территориям.

1995: Первый буклет «Коридор Оулу-Карелия-Архангельск-Коми» был подготовлен на английском, русском и финском языках при поддержке Министерства транспорта и связи Финляндии. Все экземпляры буклета быстро разошлись, послужив привлечению интереса к территориям, расположенным на направлении Коридора.

1996: Семинар в Архангельске стал первым мероприятием на российской стороне, которое предоставило возможность для дискуссий и обмена мнениями по перечню вопросов, связанных с широтным коридором Финляндия (ЕС) - Коми.

1997: Третья Пан-Европейская Конференция министров транспорта в Хельсинки дополнила перечень Критических коридоров четырьмя Европейскими транспортными зонами. Одна из зон - Баренцева Евро-Арктическая транспортная зона, придала международное значение развитию транспорта в бассейне Баренцева и Белого морей. Некоторые элементы международного значения, входящие в состав Коридора Оулу - Карелия - Архангельск – Коми, вошли в состав Баренцовой Евро-Арктической транспортной зоны. Понятие «транспортная зона» означает область, связанную с морским бассейном,

охватывающую все транспортные связи между основными центрами деятельности. Транспортная зона - более комплексный подход по сравнению с подходом транспортного коридора, рассматривая слияние и распределение транспортных потоков в Регионе, находящемся в сильной зависимости от морского транспорта. Основная задача транспортной зоны - выявление узких мест и недостающих связей, препятствующих производительному взаимодействию различных видов транспорта. Опорная транспортная сеть зоны формируется из сетей всех видов. Опорная транспортная сеть Баренцовой Евро-Арктической транспортной зоны была определена в ходе реализации проекта «Устойчивый транспорт в Баренц Регионе» при поддержке программы Interreg.

1997: Переговоры о перспективах развития Коридора в Москве, где представители финской и российской сторон под председательством руководства Федеральной дорожной службы России, обменялись мнениями о перспективах развития автодорожного коридора Финляндия (ЕС) - Урал.

1998: Международный автопробег по трассе Коридора состоялся при поддержке Федеральной дорожной службы России, Департамента автомобильного транспорта Минтранса, администраций и дорожных служб республик Карелии, Коми и Архангельской области. Главный итог автопробега - подтверждение того, что "Северный автодорожный коридор в зимнем варианте пригоден для сквозного движения на легковом автомобиле".

1998: Подписание главами российских регионов Меморандума о развитии Коридора Северо-Запад – Урал в котором Республики Карелия, Коми, Архангельская и Пермская области, Коми-Пермяцкий автономный округ и Федеральная дорожная служба России признали неотложную необходимость развития широтного транспортного коридора между Северо-Западом и Уралом на основе завершения строительства автомобильной дороги "Пермь-Кудымкар-Сыктывкар-Котлас-Архангельск". Стороны договорились о совместных действиях по реализации проектов, формирующих инфраструктуру Коридора. Меморандум включил ряд практических вопросов, а именно: источники финансирования, координация, статус Коридора и др.

1998: Международное совещание в Котласе по развитию автодорожного коридора Северо-Запад - Урал собрало представителей: Департамента автомобильного транспорта Минтранса России, Правительств республики Коми, Архангельской области, Коми-Пермяцкого автономного округа, руководителей дорожных администраций территорий-участниц, а также, представителей Вологодской и Костромской областей, ассоциации "Радор", координационного бюро программы Tacis, руководителей администраций и Дорожного округа Оулу (Финляндия). Совещание признало целесообразным объединение коридоров Северо-Запад - Урал и Оулу-Карелия-Архангельск-Коми в единый Северный транспортный коридор с маршрутом Оулу-Карелия-Архангельск-Котлас-Сыктывкар-Кудымкар-Пермь. (См Схему 3)



1998: Техничко-экономический доклад «Развитие Северного транспортного коридора», в котором обоснована техническая возможность и экономическая целесообразность развития Северного транспортного коридора (Оулу – Карелия – Архангельск – Котлас – Сыктывкар – Кудымкар – Пермь), протяженностью 3000 км.

1999: Семинар «Транспорт в Баренцевой Евро-Арктической транспортной зоне» в Петрозаводске обеспечил обмен мнениями представителей территорий, заинтересованных в развитии мультимодального транспорта в Баренц Регионе и перспективах развития мультимодального Коридора ЕС-Урал. Представители территорий подвели итоги реализации первых проектов по развитию инфраструктуры Коридора. Особенно важным стало событие, к которому был приурочен семинар - сдача в эксплуатацию дорожного участка, соединившего дорожные сети соседних территорий - республики Карелия и Архангельской области. Представители администраций продемонстрировали намерение продолжать развитие межрегиональных связей.

2000: Второй Буклет «Северный транспортный Коридор» был подготовлен на трех языках: русском, английском и финском при участии администраций и транспортных организаций территорий. Буклет содержал результаты деятельности территорий за период 1995-2000гг. по развитию межрегиональных сообщений. Буклет-2000 послужил информационным и интегрирующим документом для территорий и видов транспорта. Все экземпляры Буклета быстро разошлись.

2001: Совещание в Петрозаводске представителей МПС и Финских железных дорог, таможенных служб обеих стран, Делегация Союза Коммун Северной Карелии, Министерства экономики РК, Министерства внешних связей РК. Обсуждалось открытие пассажирского железнодорожного сообщения Петрозаводск - Йозенсуу.

2002: Встреча руководителей Дорожного комитета, Комитета по физической культуре, спорту и туризму и УГИБДД МВД Республики Карелия с делегацией из губернии Оулу (Финляндия) по развитию инфраструктуры туризма и обеспечения безопасности дорожного движения на направлении Северного автодорожного коридора.

2003: Встреча в республике Карелия международных экспертов по развитию Северного транспортного коридора, где приняли участие представители администраций и правоохранительных органов губернии Оулу (Финляндия), республики Карелия и Архангельской области. Основное внимание уделено развитию автодорожного Северного коридора, но широко обсуждались мероприятия по развитию железнодорожного, воздушного и водного транспорта. Были подняты вопросы обеспечения безопасности дорожного движения, согласования графиков движения пассажирского транспорта и развития инфраструктуры придорожного сервиса.

2003: Роликовый пробег по трассе Северного транспортного коридора по маршруту Оулу – Костомукша – Медвежьегорск – Пудож - Архангельск, организованный в рамках многолетнего сотрудничества стран Баренц Региона. Протяженность пробега составила 1700 км, который завершился в Архангельске и продемонстрировал, что Северный автодорожный коридор пригоден для сквозного движения в летнем варианте.

2003-2005 Реализация изучений в рамках проекта «Устойчивый транспорт в Баренц Регионе, фаза 1» (Sustainable Transport in Barents Region, phase 1) нацеленных на формирование общего видения транспортных перспектив и проблем в единой транспортной области Баренц Региона. Проекты включают изучения различных видов транспорта и видения регионами своего социально-экономического развития. Принято решение о реализации фазы 2 STBR, начиная с 2006г. Проект реализуется.

2006: Семинар в Каяни (Финляндия) «Баренц Линк», где были представлены: стратегия развития TEN после расширения ЕС и основные транспортные связи (оси) ЕС с другими странами; новая Российская транспортная стратегия до 2020г; результаты транспортных проектов в Баренц Регионе в свете новых стратегических документов ЕС и РФ; концепция развития транзитных направлений Северная Европа - Юго-Восточная Азия.

Вывод: История Северного транспортного коридора насчитывает почти 12 лет и включает координируемую деятельность по развитию его инфраструктуры. Реальные объекты инфраструктуры, введенные в эксплуатацию усилиями территорий – лучшее доказательство жизнеспособности идеи Коридора и ее пользы для местных экономик. Наиболее активным двигателем развития Северного транспортного коридора проявил себя дорожный сектор.

Сегодня актуальность широтной транспортной связи не только не исчезла, а наоборот, еще более возросла, поскольку направленность Северного транспортного коридора отвечает интересам территорий Баренц Региона, стратегическим документам ЕС и РФ.

3.2 Трасса Северного транспортного коридора Истоки Северного транспортного коридора

Транспортные коридоры формируются не по административным решениям, а следуя стремлению транспортных потоков перемещаться по наикратчайшему расстоянию между генераторами грузопотоков. Такими генераторами являются центры промышленного производства, добычи сырьевых ресурсов и морские порты. Поскольку ни один сухопутный вид транспорта не сравнится по количеству перевозимых грузов с морским транспортом, то в трансконтинентальных перемещениях самыми мощными генераторами



грузопотоков являются морские порты. Генератором может быть как один мощный порт, так и группа (система) более мелких портов, образующих

логистическую платформу, где происходит слияние мелких грузопотоков в более мощный поток, нуждающийся в мощном русле транспортного коридора.



Схема 3

Северный автодорожный коридор России



Началом Северного транспортного коридора можно определить международную группу портов Баренцева, Белого морей и Ботнического залива Балтийского моря, объединенных под названием «порты Баренц Региона» (См. **Схема 4**). Грузопотоки, поступающие на континент через норвежские, шведские, финские и российские порты, сливаются в потоки, стремящиеся на восток через железнодорожные и автодорожные инфраструктуры Северных стран и России (См. **Схемы 5, 6**). Эти инфраструктуры изначально развивались по обе стороны границы преимущественно в направлении север-юг.

Несоответствия между сегодняшним стремлением грузопотока и традиционной ориентацией транспортной инфраструктуры включают:

- Отсутствующие связи,
- Узкие участки,
- Узлы с ограниченной пропускной способностью,
- Организационные недостатки.

Незавершенность инфраструктур не позволяет оптимизировать маршруты и реализовать в полной мере транзитный потенциал Баренц Региона. Перед транспортной инфраструктурой Европейского Севера стоят масштабные задачи:

- адаптация к геополитическим вызовам новой мировой экономической волны развития,
- преодоление негативных явлений, унаследованных от прошлого периода холодной войны (не только в транспортной инфраструктуре, но и в мировоззрении),
- реализация выгод от транзитного положения для северной периферии.

Вывод: Начало Северного транспортного коридора формируется портами Баренц Региона, наземная транспортная инфраструктура которого не отвечает в полной мере транспортным потребностям. Чем полнее инфраструктура и услуги будут ориентированы в направлении запад-восток, тем более плавным будет перемещение грузопотоков, тем привлекательнее станет Северный транспортный коридор для транзита.

Историческое наследие и требования современности

Исторически, транспортные связи по обе стороны границы ЕС/РФ преимущественно развивались в направлении север-юг. На российской стороне сырьевые грузопотоки направлялись в центральные индустриальные районы, которые перерабатывали сырье и генерировали новые грузопотоки товаров в разных направлениях. Во времена централизованной командной экономики схождение всех транспортных связей в центре считалось естественным, но рыночная экономика заставила всерьез задуматься об оптимизации транспортных маршрутов и снижении транспортных издержек, которые для

многих отраслей-грузоотправителей стали вопросом жизни.



Схема 4 Морские порты Баренц Региона, формирующие логистическую платформу Баренц Региона и начало Северного транспортного коридора

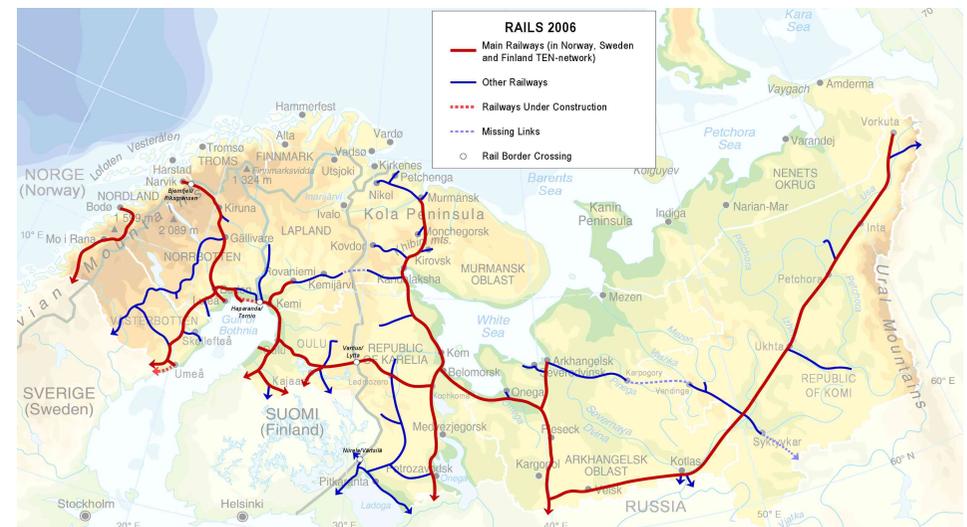


Схема 5

Существующая железнодорожная сеть Баренц Региона



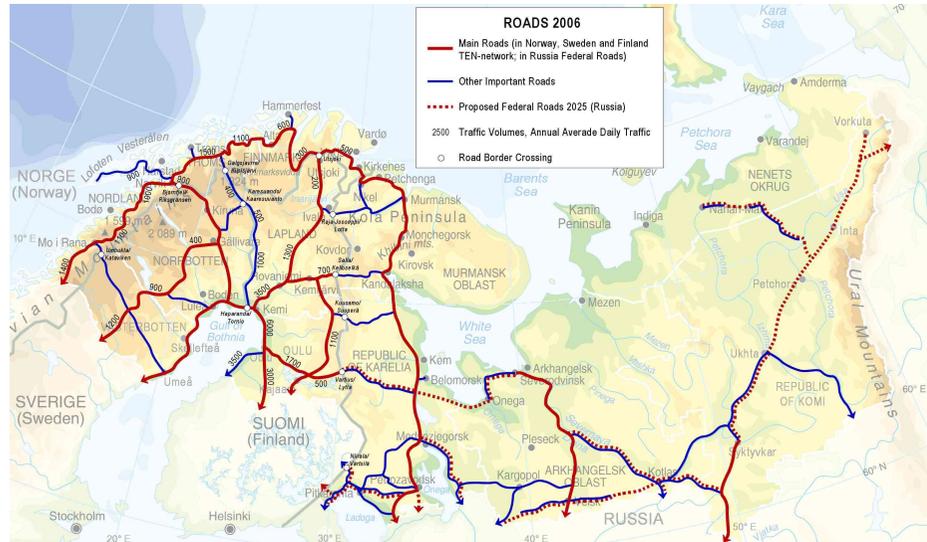


Схема 6 Существующая автодорожная сеть Баренц Региона

Достигая доли 50-70% в себестоимости продукции, транспортные издержки лишают продукцию конкурентоспособности на внутренних и внешних рынках. Начало процессу оптимизации транспортных схем положило инициирование ряда транспортных проектов по созданию отсутствующих связей. Проекты инициировались территориальными властями и бизнесом, поскольку их позитивное влияние на снижение транспортных издержек и конкурентоспособность местных производителей было очевидным. Наиболее крупными предложенными межрегиональными проектами на российской стороне Баренц Региона стали:

- железнодорожная связь Ледозеро-Кочкома (связь железнодорожной сети Карелии с финской железнодорожной сетью)
- железнодорожная связь Карпогоры-Вендинга-Сыктывкар-Кудымкар-Пермь (связь железнодорожных сетей Архангельской области, республики Коми и Пермского края, обеспечение выхода внутренним регионам к портам Баренцева и Белого морей) получивший название проект «Белкомур»
- Котласский автодорожный мост (связь западной и восточной частей дорожной сети Архангельской области)
- автодорожная связь сетей автомобильных дорог республики Карелия и Архангельской области

- автодорожная связь сетей автомобильных дорог Архангельской области и республики Коми

Как видно из перечня проектов – первоначальной задачей территории видели интеграцию разрозненных территориальных транспортных сетей для обеспечения сообщений в направлении запад-восток. Сегодня из перечисленных проектов нереализованным остается только железнодорожный проект Белкомур. Остальные проекты, благодаря усилиям заинтересованных территорий, уже обслуживают железнодорожные и автодорожные грузопотоки на направлении трассы Северного транспортного коридора.

Вывод: Историческим наследием является ориентация магистральных транспортных связей в направлении север-юг и широтная разрозненность территориальных транспортных инфраструктур. Главная задача – интеграция территориальных транспортных инфраструктур в широтном направлении запад-восток для создания возможности оптимизации транспортных маршрутов на перспективном транзитном направлении Европа - Азия.

Общая характеристика существующей инфраструктуры Северного транспортного коридора

Основа Северного коридора формируется железнодорожной инфраструктурой, получившей в рамках Баренц сотрудничества название Баренц Линк (Barents Link). Баренц Линк включает железнодорожные направления Северных стран - Норвегии, Швеции, Финляндии и территорий России, входящих в состав Баренц Региона (См.Схему 5). Роль железнодорожного транспорта в малонаселенной и обширной Баренцевой Евро-Арктической зоне является жизненно важной, поскольку мощные грузопотоки, генерируемые морскими портами, могут обслуживаться наилучшим образом только самым мощным видом наземного транспорта - железнодорожным.

Однако незавершенность железнодорожной сети Баренц Региона очевидна. Ограниченность вариантов выбора сужает возможности оптимизации маршрутов и снижения транспортных издержек. Отсутствуют некоторые связи, из которых, например, связь Салла-Алакуртти-Кандалакша (171км, Мурманская область), построенная во времена пребывания Финляндии в составе Российской империи, была частично разобрана после Второй мировой войны. Утрата наикратчайшей связи портов Белого и Балтийского морей частично компенсирована строительством новой железнодорожной связи Ледозеро-Кочкома (республика Карелия), которая создала более южную перемычку между портами Белого и Балтийского морей, хотя и не по наикратчайшему расстоянию. Продвижение грузопотоков от границы ЕС/РФ и северных портов Баренцева и Белого морей на восток обслуживается различными участками Октябрьской,



Северной и Свердловской железных дорог, охватывающих железнодорожным сообщением территории Мурманской области, республики Карелия, Архангельской области, республики Коми и Пермского края.

Железнодорожная инфраструктура имеет ряд «узких мест»: станций, железнодорожных переездов в одном уровне с автомобильными дорогами и однопутных перегонов, часть из которых все еще не электрифицирована.

В Пермском крае грузопотоки, следующие с северо-запада на восток, вливаются в артериальный поток Транссиба. Транссиб – главная транспортная артерия, которая функционирует с 1902г, связывая обширные российские пространства от западной границы до Тихого океана.

Инфраструктуры автодорожного и внутреннего водного транспорта выполняют по отношению к портам и железнодорожным станциям коллекторную и распределительную функции. Этим видам транспорта еще предстоит стать системами трансконтинентального масштаба, но именно они могут оказать самое непосредственное влияние на качество повседневной жизни населения в северных российских регионах.

Вывод: Общий рост транспортной активности в России в последние годы привели к росту грузопотоков на железной дороге. Перегруженность ряда участков железных дорог и рост железнодорожных тарифов стимулируют отток части грузопотоков, следующих на более короткие расстояния, на автомобильные дороги, а также, на внутренние водные пути. Однако очевидно, что протяженность российских расстояний, незавершенность сетей, неудовлетворительное состояние автомобильных дорог и кризисное состояние внутреннего водного транспорта, а также, сезонные ограничения, оставляют в обозримом будущем сравнительные преимущества за железнодорожным транспортом. Тем не менее, потребность в мультимодальном развитии инфраструктуры Северного транспортного коридора очевидна.

3.3 Зона влияния Северного транспортного коридора

Территории, «нанизанные» на направление Северного транспортного коридора, по мере введения в эксплуатацию новых элементов транспортной инфраструктуры, будут испытывать все большее взаимное влияние транспортной деятельности. Это влияние как положительно (рост экономической активности), так и отрицательно (транспортная перегруженность, рост риска аварийности, негативное воздействие на окружающую среду из-за загазованности, шума и т.д.).

Поэтому, влияние транспортной деятельности должно учитываться на самых ранних стадиях транспортного планирования, чтобы заблаговременно предусмотреть меры:

- для усиления выгод от развития транспорта,

- для минимизации негативного влияния транспортной деятельности.

Основное влияние транспортного коридора - тенденция к выравниванию уровней развития территорий за счет эффекта «сообщающихся сосудов». Основная потенциальная выгода российских территорий Баренц Региона заключается в соседстве с Северными странами. Экономическое сотрудничество и взаимопроникновение - единственно возможный путь для поднятия уровня жизни на российской стороне.

Территории, на которые влияет Северный транспортный коридор, приведены в **Таблице 5**.

Таблица 5 Группы территорий, на которые оказывает влияние Северный транспортный коридор

Группы территорий влияния	Состав групп территорий
Группа 1 Территории, по которым проходит трасса Северного транспортного коридора	Страны Северной Европы, входящие в состав Баренц Региона: Норвегия, Швеция, Финляндия
	Российские территории, входящие в состав Баренц Региона: Мурманская область, республика Карелия, Архангельская область, республика Коми Пермский край
Группа 2 Территории, расположенные вдоль Транссиба (Северная транс-национальная транспортная ось), куда вливаются потоки Северного транспортного коридора	Свердловская область, Тюменская область, Омская область, Новосибирская область, Кемеровская область, Красноярский край, Иркутская область, республика Бурятия, Читинская область, Амурская область, Хабаровский край, Приморский край



Казахстан, Китай, и другие страны АТР

Вывод: Основные потенциальные пользователи транспортных услуг Северного транспортного коридора - отрасли-экспортеры территорий, расположенных в зоне влияния Коридора, где:

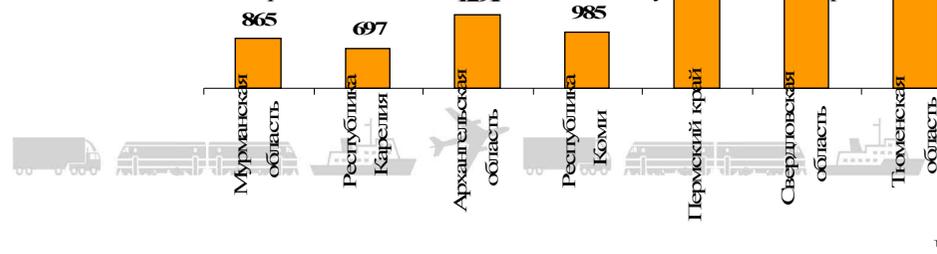
- Рост транспортных потоков будет стимулировать развитие транспортных услуг. Выгоды роста будут наиболее ощутимы в Баренц регионе.
- Новая трансконтинентальная связь откроет выход через северные порты на международные рынки Европы и Америки. Особенно важен Коридор

3.4 Инвестиционный климат в зоне влияния Северного транспортного коридора

Результаты инвестиционных рейтингов для России. Реализация масштабных инфраструктурных планов требует огромных инвестиций. Россия не располагает столь масштабными инвестиционными ресурсами. В случае понижения уровня мировых цен на сырье реальна угроза инвестиционного краха.

В настоящее время даже в относительно благополучной нефтяной отрасли в разработку новых проектов ежегодно нужно вкладывать как минимум \$ 35 млрд, а вкладывается только \$ 8 млрд. Ситуация несравнимо хуже в энергетике, на транспорте, в ЖКХ. Составная часть инвестиционного кризиса – кризис государственных инвестиций. За десятилетний период 1993-2003 доля государства в инвестициях в основной капитал снизилась с 50,8% до 19,8%. В определенной степени тенденция закономерна при переходе от плановой экономики к рыночной. Но государство, выходя из инвестиционного процесса, перешагнуло ту черту, за которой и в рыночной экономике возникает дефицит государственных инвестиций, прежде всего в инфраструктуру, за которой снижается эффективность бизнеса и других сфер жизни Сообщества. Принимая форму отложенных или отклоненных проектов, этот дефицит вызывает перегрузку инфраструктуры, а значит и ускоренную ее деградацию. За этим следуют уже многократно увеличенные потребности в инвестициях. Государство, отказываясь сегодня выполнять свою работу по поддержанию инфраструктуры в эксплуатационном состоянии, перекладывает на будущее поколение тяжкое фискальное бремя.

В соответствии с мировым «золотым правилом» государственные финансы



для экономик внутренних территорий России – Урала, Сибири, получающих выход на морские порты, а также, территорий центральной Азии (например, Казахстана). Появление альтернативного маршрута позволит совершенствовать логистику и снижать транспортные издержки грузоотправителей.

- Масштабные планы по развитию транспортной инфраструктуры означают потребность в масштабных инвестициях. Создание транснациональной инфраструктуры требует привлечения внешних инвестиций, что невозможно без улучшения инвестиционного климата.

текущие расходы должны финансироваться налогами, а капитальные – займами.

Сегодня в России вместо золотого правила используется принцип совокупного покрытия, означающий, что заемные средства можно брать. Между тем в ряде стран, например, Германии, Великобритании, Новой Зеландии золотое правило закреплено законом.

Без привлечения инвесторов извне обойтись невозможно, а это ставит перед Россией, вообще, и перед каждой территорией, в частности, еще одну масштабную национальную задачу – необходимость улучшения инвестиционного климата.

На Диаграмме 1 приведены изменения численности населения и рейтинга некоторых потенциалов, находящихся в поле зрения инвесторов, а также ранга инвестиционного риска российских территорий, расположенных в зоне влияния Северного транспортного коридора и Северной транснациональной транспортной оси от границы ЕС/РФ (север СЗФО) до Тихого океана.

Инвестиционный климат в разных российских территориях различен. Одни из них более привлекательны для инвесторов, другие менее. На это есть местные причины. Но, тем не менее, определяющим образом на инвестиционный климат в России влияют общие национальные ограничения и особенности российской экономики в целом.

До 2002 г. Россия не входила в число 25 наиболее привлекательных стран для иностранных инвестиций. Сегодня ситуация заметно меняется и в России наблюдается тенденция к улучшению инвестиционного климата. (См. Таблицу 6)

Численность населения, тыс. человек

Диаграмма 1 Изменения численности населения и рейтинга некоторых потенциалов, находящихся в поле зрения инвесторов, а также изменение ранга инвестиционного риска российских территорий, расположенных в зоне влияния Северного транспортного коридора и Северной оси от границы ЕС/РФ до Тихого океана.



Таблица 6 Интегрированные рейтинги доверия иностранных инвесторов к России

Рейтинг	2002	2003	2004	2005	Примечание
Рейтинг доверия А.Т. Kearney*	17	8	11	6	Группа 1 (Страновые макрофакторы) – 24 – характеризует качество принимаемых решений на уровне востан Группа 2 (Рыночные макрофакторы) – 19 – характеризует действия бизнеса
CalPERS**, балл/рейтинг	<u>1.15</u> 27	<u>1.38</u> 25	<u>1.57</u> 24	<u>1.79</u> 22	
Объем прямых портфельных инвестиций (ППИ), млрд.\$	3.5	8	15.4	14.2	2003г - рост инвестиций (внешняя конъюнктура, возврат капиталов, активность предприятий) 2004г – снижение доверия инвесторов (ухудшение отношений власти и бизнеса, потеря стратегических ориентиров в сырьевом секторе, неразвитость финансовой системы).

Пояснения к таблице:

* «Индекс доверия прямых иностранных инвесторов» рассчитывается компанией А.Т. Kearney на основе опросов руководителей 1000 крупнейших корпораций, владеющих активами по всему миру на общую сумму более \$14 трлн. В числе основных факторов, принимаемых во внимание при составлении рейтингов доверия, ведущую роль играют: качество регулирования и защиты инвестиций, объем внутреннего спроса, уровень бедности, уровень коррупции, качество защиты прав интеллектуальной собственности, уровень образованности населения, темпы роста и снижения бюрократии и т.д.

** Глобальные и одновременно самые консервативные и долгосрочные портфельные инвесторы - пенсионные фонды используют рейтинг California Public Employees Retirement System (CalPERS). В данном случае анализ проводится с точки зрения надежности инвестиций. Для этого составляется интегрированный рейтинг страны, учитывающий результаты рейтинга по семи макрофакторам, объединенным в две группы. Максимально возможное значение оценки -3 балла. (См.Таблицу 7).

Таблица 7 Группы макрофакторов, используемые при подготовке инвестиционного рейтинга CalPERS (См. Таблицу 6)

Группа 1: Страновые макрофакторы*	Группа 2: Рыночные макрофакторы
<p>1. Демократичность, в т.ч. субфакторы: уровень гражданских свобод, независимость судебной системы и законодательная защита, уровень политических рисков</p> <p>2. Прозрачность, в т.ч. субфакторы: свобода прессы, прозрачность кредитно-денежной и налоговой политик, качество статистики, качество стандартов финансовой отчетности</p> <p>3. Политика производительности труда</p>	<p>4. Ликвидность и волатильность рынка</p> <p>5. Качество регулирования рынка и защиты инвесторов</p> <p>6. Открытость рынка капитала</p> <p>7. Эффективность системы расчетов и уровень транзакционных издержек</p>
Итого по Группе 1(2005) рейтинг составил: 24	Итого по Группе 2 (2005) рейтинг составил: 19



* - Каждый макрофактор выводится по нескольким субфакторам. В качестве примера приведены субфакторы только по двум страновым макрофакторам.

Пояснения к таблице:

Высокое место в рейтинге прямых инвестиций не должно вводить в заблуждение. Рейтинг не означает, что инвестиционный климат в России лучше, чем, например, в Германии, Японии или Канаде (которые имеют более низкие места в этом рейтинге). Рейтинг просто означает, что потенциальная рентабельность прямых инвестиций в России выше, чем в развитых странах. Это обусловлено не качеством инвестиционного климата, а высокой оценкой инвестиционного потенциала (прежде всего сырьевого сектора) и динамикой экономического роста. Развитые страны уже имеют достаточно инвестиций, их рынок насыщен конкуренцией, и поэтому высокой рентабельности от инвестиций в их экономику быть не может.

Выводы: В поступательном движении России по лестнице рейтинга присутствует опасная тенденция: объективные условия экономического развития и действия российского бизнеса приводят к росту инвестиционной привлекательности России (рейтинг 19 – см. **Таблицу 6**), а действия государства, напротив, снижают инвестиционную привлекательность для долгосрочных инвесторов (рейтинг 24 – См. **Таблицу 6**). Налицо противоречие между относительно развитым и динамично развивающимся рынком и государством, становящимся тормозом.

Разные типы страновых рейтингов взаимосвязаны. Так CalPERS никогда бы не принял решение об инвестировании в российские облигации, если бы до этого рейтинговые агентства не присвоили России инвестиционный кредитный

рейтинг. Именно кредитный рейтинг лежит в основе всей иерархии рейтингов. Но по мере приближения страны к самым сильным экономикам значение этого рейтинга падает. Зато более важными становятся те рейтинги, которые оценивают привлекательность страны для масштабных инвестиций. Поэтому пора прекратить гордиться инвестиционным кредитным рейтингом и начать огорчаться тем, что рейтинг России по шкале CalPERS до сих пор ниже 2.

Для повышения общей инвестиционной привлекательности России приоритетное внимание необходимо уделять эффективности государственных структур, поскольку именно этот фактор сегодня стал препятствием для привлечения иностранных инвестиций в экономику, в том числе и в транспортный сектор.

Ограничения для повышения инвестиционной привлекательности

Национальное благополучие создается миллионами граждан, в первую очередь предпринимателями, а не государственными структурами. Роль государственных структур - создание условий для раскрепощения предпринимательской энергии граждан, главной энергии национального развития. В этом отношении российское государство – слабое. Россия имеет слишком дорогой, в сопоставлении с его эффективностью, аппарат управления. Снижение издержек управления и обслуживания – обязательная задача для любой корпорации, в т.ч. и государства, желающего быть конкурентоспособным на мировой арене.

Россия имеет ряд ограничений для развития российской экономики, которые созданы государственными структурами и ими же должны быть устранены в национальных интересах. (См. **Таблицу 8**).

Таблица 8 Фундаментальные ограничения для развития российской экономики, препятствующие повышению инвестиционной привлекательности

Ограничения	Характеристика ограничений и проблемы
1. Слабая финансовая система	<p>Часто говорится, что в России достаточно денег, государственный бюджет имеет огромный профицит, стабилизационный фонд пополняется. Однако, в сущности, это карманные деньги, которые не могут быть основой для экономического развития, поскольку деньги не являются активами.</p> <p>Существует фундаментальное соотношение между стоимостью активов в стране и ВВП (Ф.Бродель). США имеет это соотношение – 5:1, Япония, Германия, Франция – 6:1, Великобритания 7:1, Китай - 3:1, Бразилия - 2:1. В России это соотношение равно 1:1.</p> <p>Это означает, что российская экономика перенапряжена. Когда соотношение 5:1, то \$100 активов производят \$20 добавленной стоимости. При соотношении 1:1 каждые 100 рублей вынуждены производить еще 100 рублей добавленной стоимости.</p> <p>Ситуацию можно изменить, если государство начнет управлять финансовой системой для наращивания капитализации экономики (наращивания активов). Но Российский Центральный Банк не рефинансирует хозяйство. Нигде больше в мире нет такого явления, чтобы центральный банк отказывался выполнять одну из своих главных функций – рефинансирование национального хозяйства.</p> <p>Российское министерство финансов отказывается выпускать государственные ценные бумаги, хотя во всем мире именно государственные ценные бумаги являются фундаментом правильно построенной финансовой системы. Если нет фундамента, нет финансовой системы и</p>



	<p>нельзя говорить о реальном суверенитете страны. Рано или поздно, слабые национальные финансовые институты замещаются иностранными. Аксиома: экономикой владеет тот, кто владеет финансами.</p> <p><u>Проблема 1 – в России два главных государственных института Центральный банк и Министерство финансов, которые должны создавать финансовую систему и управлять ею, не справляются со своими функциями.</u></p>
2. Неразвитость индустриальной структуры	<p>Должного обновления изношенных производственных активов в России пока не происходит. Текущее соотношение инвестиций к ВВП составляет в России 16-17%. Эта цифра сопоставима со среднеевропейским уровнем, однако в Европе нет таких инфраструктурных проблем, которые стоят перед Россией. Когда такие проблемы стояли перед европейцами, то соотношение было иным – 23-25%. В Японии, Корее или на Тайване в период закладки фундамента для модернизации экономики соотношение между инвестициями и ВВП составляло 27-30%.</p> <p>Все инфраструктурные проекты относятся к капиталоемким и долгосрочным. Однако, наряду с ростом притока денег в страну, цена денег в российской экономике (ставка по банковским кредитам), которая регулирует инвестиционную активность, не изменилась. Существующая ситуация принципиально отличается от ситуации подъема 2003г, когда вслед за притоком денег заметно снизились процентные ставки, это сделало доступным кредиты для российских предприятий, что отразилось в росте инвестиций.</p> <p><u>Проблема 2 – отсутствие долгосрочной государственной финансово-кредитной политики.</u></p>
3. Маломощность российских компаний	<p>За пределами сырьевого сектора и отраслей первого передела в России не так уж много компаний, способных решать масштабные задачи. Один из главных способов наращивания потенциала российских компаний – большие государственные проекты и, в первую очередь, инфраструктурные. Инвестиции, направляемые в эти проекты, усиливают частные компании, выполняющие большую часть работы по проектам. Правильное понимание инфраструктурных проектов – не только прямое, но каталитическое и стимулирующее влияние на экономику и социальный сектор через снижение транспортных издержек, расширение рынков для национальных производителей, рост их конкурентоспособности.</p> <p><u>Проблема 3 – недостаток масштабных инфраструктурных проектов.</u></p>
4. Отсутствие стратегического видения у государства	<p>Стать лидирующей нацией невозможно при видении горизонта не далее 3-5 лет. Стратегическое видение – сильный политический ресурс. Отдельных идей, например, системного развития полноценного энергетического кластера с использованием конкурентных преимуществ, недостаточно для формирования полноценной и доктринальной экономической стратегии страны.</p> <p>Однако все больше людей начинает осознавать необходимость такой стратегии. Если не успеть на подножку поезда очередной волны экономического развития мирового хозяйства, то можно опоздать уже навсегда. Советский Союз выпал из мирового хозяйства всего на два десятилетия и рухнул. Если Россия пропустит следующее десятилетие, то шансов не останется никаких.</p> <p><u>Проблема 4 – отсутствие у России долгосрочной и амбициозной стратегии.</u></p>

Вывод: В России присутствует ряд фундаментальных ограничений для развития российской экономики, за которые несут ответственность государственные структуры. Эти ограничения не позволяют улучшить инвестиционный климат и усилить динамику экономического роста. Российский бизнес имеет претензии к государственным структурам.

Претензии российского бизнеса к государственным структурам

У российского государства нет экономической политики. Власти реагируют на частные задачи, не думая о том, как целостно развивать экономику страны. Основной задачей считается борьба с инфляцией с помощью стабилизационного фонда. Однако стабилизационный фонд, в существующей форме не может быть рабочим инструментом, поскольку:

- 1 Он слишком мал и не соответствует потребностям страны.

- 2 Предусматривает масштабное частное со-финансирование проектов, т.е. вкладывая меньшую часть, государство фактически перекладывает свою задачу по созданию инфраструктуры на бизнес.
- 3 Период окупаемости проектов, согласно инвестиционной стратегии фонда, не должна превышать 6 лет. Для инфраструктурных проектов, спецификой которых является капиталоемкость и длительный период окупаемости, заявленный требуемый период окупаемости не является реальным. В соседних Северных странах проекты со сроком окупаемости 12 лет рассматриваются как выгодные, а проекты с периодом в 20 года - вполне приемлемые.
- 4 Расходование инвестиций из фонда не сопровождается системой финансового контроля.



Идея накопления стабилизационного фонда противоречит здравому смыслу. Логика требует резерва на случай падения цен на нефть и возникновения дефицита бюджета. Остальное – следует инвестировать в развитие, и прежде всего, в развитие инфраструктуры. Средства, направляемые в инфраструктуру, на инфляцию не влияют, а наоборот, стимулируют развитие производства. Сегодня, вместо использования фонда в национальных интересах, правительство нашло фонду самое примитивное применение – скупать ценные бумаги других правительств. Иностранские компании, тем временем скупают перспективные российские предприятия.

Мнение бизнеса: главная задача исполнительной и законодательной властей – развитие бизнеса. Вклад в развитие национальной экономики, ожидаемый от властей, приведен в **Таблице 9**.

Таблица 9 Ожидаемый вклад властей в развитие национального бизнеса

Способы влияния государства на развитие бизнеса	Ожидаемый результат
Налоговая, таможенная, тарифная	Содействие развитию производства и его модернизации

политики	
Обеспечение доступа к капиталу	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Национальная кредитно-финансовая политика, стимулирующая инвестиционный процесс ▪ Расстановка приоритетов ▪ Антимонопольное регулирование ▪ Стимулирование желательных процессов, например: приход иностранного капитала и новых технологий, импорт оборудования перед импортом готовых товаров, заградительные пошлины, приток инвестиций в производство
Создание инфраструктуры	Приоритетными направлениями национальной экономической политики должны стать: энергетика, транспорт, развитие Восточной Сибири и Дальнего Востока, освоение новых месторождений и переработка углеводородов, машиностроение

Вывод: В России налицо противоречие между развивающимся бизнесом и государственными структурами, которые не успевают за динамикой развития рыночной экономики, создавая эффект торможения.



3.5 Современные особенности российской экономики

Основными характеристиками российской экономики, оказывающими основное влияние на среду функционирования транспортного сектора, являются:

- А) Сырьевая ориентация,
- В) Дефицит электроэнергии,
- С) Инвестиционный застой в несырьевых секторах на фоне колоссального притока денег в страну.

А) Сырьевая ориентация экономики России

Российская экономика состоит из двух, качественно различных секторов:

- 1 Сектор обычной индустрии. В большинстве западно-европейских стран существует только этот тип индустрии,
- 2 Экспортно-сырьевой сектор рентного типа. Есть страны только с одним этим сектором, например, Саудовская Аравия.

Экономический рост в России, начавшийся после 2002г, обусловлен выходом нефтегазового сектора и металлургии на первые роли.

В ближайшие годы высокие мировые цены на энергоносители сохранятся. Россия будет пожирать плоды этих высоких цен. Это скорее зло, нежели благо. Повышение сырьевой зависимости превращает страну в экономику рентного типа, неконкурентоспособную на мировом и внутреннем рынках.

Если в России, в условиях функционирования обоих секторов не ввести регулирование валютного рынка, то завышенный обменный курс подорвет внешнюю и внутреннюю конкурентоспособность несырьевого сектора, что, в конечном итоге, ведет к деиндустриализации.

Крайне важно разграничить экспортно-ориентированный сектор от остальной экономики для снятия давления нефтедолларов. Это защищает рубль от эффекта конъюнктурного «укрепления», поскольку настоящее укрепление национальной валюты происходит только при повышении сравнительной конкурентоспособности несырьевого сектора экономики, или другими словами, при сокращении отрыва производительности национальной экономики от зарубежных экономик (за счет повышения квалификации кадров, обновления производственных активов, внедрения инноваций, повышения качества продукции).

Сегодняшнее сохранение конкурентоспособности части отраслей российской промышленности обусловлено сохранением низких цен (относительно мировых цен) на энергоносители и сырье. Если бы российская химическая промышленность платила за электроэнергию столько же, сколько платят химкомбинаты Германии, Франции или Италии, то она утратила бы всякую конкурентоспособность.



Россия - неэффективный пользователь энергоресурсов. Соотношение между потреблением электроэнергии и ВВП в 4 раза выше, чем в Великобритании или Италии, а на производство тонны стали расходуется в 3 раза больше электроэнергии, чем в Бельгии или Франции. По энергоемкости экономика России проигрывает даже США - образцу энергорасточительности. Если темпы роста потребления энергии сохранятся в течение ближайших 10 лет, а энергосберегающие технологии не будут внедрены, то России придется прекратить экспорт нефти и газа, т.к. их не будет хватать для национального жизнеобеспечения.

Поэтому, долгосрочным решением должно стать использование стабилизационного фонда на инвестиции в энергосберегающую модернизацию российской промышленности. Одновременно необходимо подтянуть внутренние цены на энергоносители к мировым, что будет стимулировать энергосбережение и одновременно сдерживать курс рубля. Результат – более эффективная и более жизнеспособная рыночная экономика.

Кризис модели экспортно-сырьевого развития экономики очевиден, поскольку эта экономика не способна справиться с системными проблемами российского общества:

- Замедленное формирование конкурентоспособного бизнеса в несырьевых отраслях
- Несоответствие инфраструктуры требованиям бизнеса
- Высокие инвестиционные риски
- Низкая инновационная емкость экономики
- Усиление социального неравенства на фоне роста доходов населения
- Острая нехватка ресурсов для решения стратегических задач на фоне притока нефтедолларов в Россию.

Сектора, формирующие функциональную структуру современной российской экономики, приведены в **Таблице 10**.



Таблица 10 Сектора, формирующие функциональную структуру современной российской экономики

Структуро-образующие сектора	Отраслевой состав	% производства добавленной стоимости	% занятости	Характеристика
1 Экспортно-сырьевой сектор	Нефтегазовая, металлургия, удобрения, химия, лесопереработка	17% добавленной стоимости, более 2/3 российских торгуемых товаров	6% занятых	Концентрация капитала, интенсивное наращивание объема экспорта до 2005г с ростом 9-11% ежегодно
2 Внутренне-ориентированный сектор	Агропром, машиностроение, строительство	15% добавленной стоимости, сопоставимость с экспортно-сырьевым сектором, но по конкурентоспособности уступает	более 25% занятых с оплатой труда в 2 раза ниже и производительностью в 5 раз ниже, чем в экспортно-сырьевом секторе	Динамика роста 6-8% в год, что определяется расширением внутреннего рынка. Сформировалось конкурентоспособное ядро: пищевая, ряд сельскохозяйственных производств, сборка бытовой техники из импортных комплектующих, производства, замкнутые на спрос естественных монополий (железнодорожное, энергетическое машиностроение, электротехника, оборонно-промышленные отрасли)
3 Торговля (сфера обращения)	Наиболее масштабный сектор российской экономики	Более 20% добавленной стоимости	17 % занятых	Вторая крупнейшая точка сосредоточения капитала. Рост торговли – 10% ежегодно, что обусловлено потребительским бумом, связанным с ростом доходов и потребительского кредитования
4 Инфраструктурный сектор	Электроэнергетика, транспорт и связь	10% добавленной стоимости	9% занятых	Особенность – высокая капиталоемкость. В секторе сосредоточено более трети основных фондов, что требует значительных поддерживающих инвестиций. В электроэнергетике и на транспорте низкая норма прибыли сдерживает приток капитала. Телекоммуникации - одна из самых быстрорастущих отраслей. Ее интенсивное развитие (более 20% в год) обусловлено высокой нормой прибыли и динамичным притоком частных инвестиций.
5 Сектор	ЖКХ,	9% добавленной	почти 25%	Особенность сектора – в основном нерыночный



Ситуация на сырьевом рынке

В 2005г началось снижение динамики сырьевого экспорта, и прежде всего, экспорта нефти, которое потянуло вниз темпы роста ВВП. Замедление имеет, по-видимому, долговременный характер.

Причина: Инфраструктура нефтегазового комплекса развернута к стабильным рынкам Европы. Переориентация его в сторону растущих рынков Азии требует не менее 5-7 лет и значительных капиталовложений в разработку месторождений арктического шельфа и Восточной Сибири, в создание инфраструктуры для транспортировки углеводородов. **Таблица 11** включает условия развития событий для поддержания прироста ВВП на 4-5%, как страховки от социального кризиса.

Таблица 11 Сценарий развития событий на ближайший период с учетом зависимости между факторами прироста ВВП и приростом экспорта сырья

Факторы прироста ВВП:	2003 - 2004	Сценарий развития на ближайший период	Следствие
		Условия сценария:	
Прирост экспорта сырья	3%	Физический прирост отсутствует	Падение роста ниже 5% лишает возможности поддерживать сектор социальных услуг
Рост цен	1.5 %	1.5 - 2%	
Конкурентоспособность	2.5 %	2.0 - 2.5%	
ИТОГО: Общий прирост	7%	4 - 5%	

Вывод: Существуют три варианта поддержания национальной экономики:

1. постоянное наращивание экспорта сырья (что невозможно, поскольку сырье рано или поздно заканчивается),
2. зависимость от роста мировых цен (слишком высока нестабильность и

зависимость от состояния экономик других стран),

3. повышение конкурентоспособности (единственно возможный путь).

Вектор действий для поддержания экономического роста в России и бизнес-идея

Основной вектор действий для поддержания экономического роста в России включает:

- повышение конкурентоспособности экономики
- модернизацию инфраструктур
- модернизацию социального сектора (образование, здравоохранение).

Расчеты показывают: для поддержания экономического роста до конца текущего десятилетия требуется вложить в российскую экономику не менее \$230-450 млрд. что в 1.6-1.7 раз больше чем в предшествующем десятилетии. Около 1/3 этого объема – поддерживающие инвестиции в нефтегазовый комплекс и производственную инфраструктуру (ежегодный прирост инвестиций должен составлять не менее 10%). Бизнес-идея поддержания экономического роста состоит из двух взаимосвязанных компонентов, которые приведены в **Таблице 12**.

Вывод: Полезные ископаемые, составляющие основу российского экспорта, когда-нибудь закончатся. Сырьевая ориентация исключает долгосрочное развитие экономики. Мировые процессы будут оставлять все меньше возможностей для саморазвития таких экономик, поскольку в современном мире 80% стоимости продукции приходится на нематериальную часть. Но Россия имеет один неисчерпаемый ресурс – ее географическое положение. Процессы глобализации позволяют использовать именно этот ресурс на направлении запад - восток.



Таблица 12 Бизнес-идея для поддержания экономического роста в России

Компоненты бизнес-идеи	Схема реализации	Условия успеха реализации бизнес-идеи
<p>Выделение в структурообразующих секторах элементов, составляющих сравнительные преимущества российской экономики и их капитализация</p>	<p>Превращение структурообразующих секторов в источник роста добавленной стоимости и в объект для инвестиций:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ В экспортно-сырьевом - углеводород, лес ▪ Во внутренне-ориентированном – высокотехнологичный и научно-исследовательский потенциал ▪ В инфраструктурном секторе – энергосбережение, транзитный потенциал и информационные технологии ▪ В социальном секторе – образование и высокотехнологичное здравоохранение 	<p>Успех реализации зависит от эффективности решений принимаемых, прежде всего, на федеральном уровне.</p>



<p>Распространение эффекта от капитализации сравнительных преимуществ на отрасли, производящие массовые товары и услуги от которых зависят темпы роста экономики и укреплению среднего класса.</p>	<p>А) Капитализация сравнительных преимуществ обеспечивает приток доходов в экономику; Б) Рост доходов стимулирует расширение внутренних рынков и рост капитализации российских компаний; В) Капитализация российских компаний создает благоприятные условия для привлечения иностранных инвестиций, технологической модернизации производств второго эшелона и встраивания его в международные цепочки создания добавленной стоимости</p>	<p>Реализация зависит от эффективности функционирования вертикали исполнительной власти, включая региональный компонент. Региональный компонент подразумевает:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Механизм ответственности региональных администраций и наличие программ комплексного развития как основы для межбюджетных отношений, расширение участия федерального центра в региональных проектах; ▪ Формирование институтов, регулирующих отношения бизнеса и государства в области пользования природными ресурсами; ▪ Технологическое развитие, программы исследований; ▪ Государственные институты развития, механизмы координации и контроля использования ресурсов; ▪ Создание новых региональных центров экономической активности; ▪ Центры экономической активности нуждаются в создании энергетической и транспортной инфраструктур, в сети инновационных центров, в программах миграции, увязанных с программами строительства жилья и социальной инфраструктуры.
--	--	--

Признаки структурных сдвигов в экономике России

В 2005г стагнация после дела ЮКОСа была преодолена и российская экономика вступила в следующую фазу роста. Объемы инвестиций производства стали расти, тенденция роста выглядит устойчивой. (См. Таблицу 13).

Вывод: Рост спроса на инвестиции в перечисленных отраслях говорит о структурных сдвигах. Если в прежние периоды роста основным локомотивом инвестиционного спроса была нефтяная отрасль, то теперь на роль главных игроков начинают претендовать инфраструктурные отрасли:

- трубопроводный транспорт (Газпром, Транснефть)
- железнодорожный транспорт (РЖД, независимые перевозчики)
- энергетика (РАО ЕЭС, другие участники энергетического строительства)

Такое развитие событий логично, поскольку развитие инфраструктуры - самое узкое место всей экономики, тормозящее развитие других отраслей.

Таблица 13 Роста спроса на инвестиции в экономике России, 2003-2005гг

Отрасль экономики	Динамика роста спроса на инвестиции
Машиностроение, транспортное, особенно	40-80% в год
Производство строительных материалов	Рост 40% в год
Металлургия	Рост 40% в год
Легкая промышленность	Рост 15% в год
Пищевая отрасль	Рост 35%

В) Дефицит электроэнергии

Россия обеспечивает ресурсами многие страны и этим утверждает свою



геополитическую роль. При этом национальная экономика испытывает энергетический голод как результат комплекса внутренних проблем:

1. Нехватка генерирующих мощностей
2. Низкий КПД существующих мощностей тепловой генерации
3. Дефицит мощностей отрасли энергетического машиностроения
4. Дефицит энергетического оборудования нового поколения с более высоким КПД выработки энергии
5. Падение добычи углеводородов и дефицит энергоносителей

6. Дефицит новых разведанных месторождений
7. Высокая энергоемкость экономики
8. Отсутствие политики поддержки энергосбережения
9. Низкое использование потенциала малой** и альтернативной энергетики

Более подробно слагаемые российского энергодефицита рассмотрены в **Таблице 14**.

Таблица 14 Слагаемые российского дефицита электроэнергии, факты, риски и направления выхода из кризиса*

Слагаемые дефицита	Факты	Риски	Направления действий для устранения ограничителей
1. Нехватка генерирующих мощностей	<p>России от СССР досталось 216 ГВт энергетических мощностей, экономическое производство сократилось, потребление электроэнергии упало на треть. Благодаря этому энергетика смогла протянуть экономику и ЖКХ десятилетие без сбоев. Основная масса электростанций, сетевых и распределительных систем была введена в 60-70е годы 20в. Спрос на генерирующие мощности начал расти:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ в 2004 г спрос составил 190 тыс МВт (с учетом оперативного резерва мощностей 15-20%), ▪ в 2005 году спрос возрос до 199 тыс МВт и тенденция развивается. 	<p>Претендуя на мировую роль энергетического лидера, Россия сама рискует впасть в энергетический кризис, который ограничит экспорт нефти и газа «для целей энергетической безопасности мирового сообщества».</p>	<p>Спрос на энергию по регионам различен и в некоторых районах спрос более чем втрое (а в Тюмени – в 5 раз) превышает запланированные показатели роста.</p> <p>Действия:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Увязка генерирующих мощностей в сети для оперативного перераспределения электроэнергии среди потребителей. ▪ Строительство новых генерирующих мощностей
2. Низкий КПД существующих мощностей тепловой	<p>Россия имеет неэффективную тепловую паросиловую генерацию (на угле и газе). В европейских</p>	<p>Российская электроэнергетика ежегодно сжигает лишние 40-50 млрд м3 газа, что означает:</p>	<p>Сценарий, предложенный РАО ЕЭС предполагает действия по двум направлениям:</p>



Слагаемые дефицита	Факты	Риски	Направления действий для устранения ограничителей
генерации	<p>странах газ сжигается с КПД 60%, а в России КПД тепловых генерирующих мощностей - не более 35%.</p> <p>Это означает: на единицу произведенной электроэнергии Россия расходует в 1.5 раза больше топлива, чем европейские страны.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Нерациональное расходование невозобновимых природных ресурсов ▪ Необоснованное негативное влияние на окружающую среду ▪ Нерациональное расходование инвестиций, направляемых в геологоразведку, добычу и транспортировку ресурсов, затем сжигаемых напрасно. 	<p>1 реконструкция и ремонт основного оборудования,</p> <p>2 ввод новых генерирующих мощностей</p> <p>Старые генерирующие тепловые мощности надо заменять новыми, более эффективными. Только одна экономия топлива – ресурс для обновлений всей теплоэнергетики.</p>
3. Дефицит мощностей энергетического машиностроения	88% заказов крупнейшего российского машиностроительного концерна «Силовые машины», производящего оборудование для электростанций, ориентировано на экспортные заказы для Китая, Индии, Вьетнама.	Производители оборудования для электростанций не смогут обеспечить быстрое производство оборудования для новых российских генерирующих мощностей.	Действия: продление ресурса действующих генерирующих мощностей за счет их реконструкции и ремонта
4. Дефицит энергетического оборудования нового поколения с более высоким КПД	Рост цен на газ неизбежно приведет отрасль к переходу на парогазовые установки и именно с ними можно связать перспективы развития большой энергетики России. В этом случае, при том же уровне потребления газа, электрический КПД можно увеличить до 52%.	Реально производители газовых турбин смогут дать через 2-3 года только 8 турбин, что составляет примерно 1.5 ГВт в год, что меньше ежегодного суммарного прироста потребности в электроэнергии мегаполисов Москвы и Петербурга.	Действия: поставить перед производителями газовых турбин государственную задачу и обеспечить гарантию востребованности нового оборудования, чтобы наладить серийное производство газовых турбин.
5. Падение добычи углеводородов и дефицит	Разведанных и подготовленных российских запасов хватит при ежегодной добыче (150 млн тонн	<p>Прогнозы:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ В результате дефицита газа цены на электроэнергию 	Действия: Поскольку нарастить объемы добычи в среднесрочной



Слагаемые дефицита	Факты	Риски	Направления действий для устранения ограничителей
энергоснабжителей	<p>нефти) лет на 40-50, но добывается больше.</p> <p>В 2005г добыча нефти, включая газовый конденсат составила 469 млн т.</p> <p>Газопотребление в России в 2004 г вышло на показатели, запланированные на 2020г.</p> <p>Проблема дефицита газа в России становится все более очевидной.</p> <p>В 2005 г Газпром:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ добыл 547.9 млрд м3, ▪ продал в России 307 млрд м3 ▪ экспортировал 153 млрд м3 <p>К 2010 г. масштаб дефицита (несоответствие между объемами добычи, внутреннего потребления и экспорта газа) может достичь 120 млрд.м3, а к 2020 году – 343 млрд м3.</p> <p>В России закончилась «газовая пауза» (перевод тепловой энергетики на дешевый газ для выигрыша времени для модернизации угольной генерации). 30.11.2006</p> <p>Правительство РФ приняло решение об увеличении внутренних цен на газ за ближайшие 5 лет в 2.5 раза.</p>	<p>вырастут.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Увеличится разрыв между объемами добычи, внутренним потреблением и экспортом. <p>Россия заключает договоры о поставках газа в Европу. Рост внутреннего спроса делает неопределенными перспективы экспорта и реализации крупных проектов, ориентированных на экспорт. Рост цен на газ на внутреннем рынке неизбежен из-за:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ истощения освоенных газовых месторождений при одновременном росте, международных обязательств, ▪ смещения добычи все дальше на север и удорожания добычи, ▪ значительного износа основных производственных фондов Газпрома (60%). 	<p>перспективе сложно, а ограничивать объемы экспорта невыгодно экономически и политически, то остается единственный путь – оптимизировать внутреннее потребление газа в стране.</p> <p>Сжигание газа – роскошь. Экономический эффект от использования газа в производстве аммиака и метанола в 10 раз выше, чем в электроэнергетике. Рост ценности газа диктует необходимость перехода от газовой к газо-угольной энергетике, увеличению доли угля в топливно-энергетическом балансе.</p> <p>В США доля выработки электроэнергии на угле – 52%, в Германии – 54%, в Китае – 72%, Японии – 30%, в России – не более 20%.</p> <p>Мировой спрос на уголь в последние 30 лет вырос на 62%, к 2030 вырастет еще на 52%, а в странах ЕС – вдвое.</p> <p>Современные угольные станции весьма эффективны. Новые технологии сжигания угля позволяют повысить КПД на 40-</p>



Слагаемые дефицита	Факты	Риски	Направления действий для устранения ограничителей
			50%, а масштабное строительство – снизить затраты на строительство с \$1200-1400 за 1кВт до 1000 (как в Европе) или \$600-700 (как в Китае).
6. Дефицит новых разведанных месторождений и недостаточная геологоразведочная активность	<p>Добыча нефти и газа в России ведется из месторождений, открытых до 1991г.</p> <p>Газпром отстает в графике ввода в строй месторождений газа (Ямал, Штокман, Ковыкта). Базовые месторождения Газпрома выработаны на 60%.</p> <p>Для обеспечения выполнения Энергетической стратегии до 2020г. в геологоразведку надо вложить \$47 млрд, что требует более \$3 млрд инвестиций ежегодно. Фактически выделяется \$280 млн в год.</p>	<p>Бремя затрат по геологоразведке возлагается полностью на государство, поскольку кроме ЛУКойла, других крупных частных компаний в секторе не осталось, а небольшим компаниям геологоразведка не под силу из-за высоких инвестиционных рисков.</p>	<p>Действия:</p> <p>Освоение месторождений Восточной Сибири, шельфа, которые должны заменить истощившиеся западносибирские запасы. К 2020г необходимо прирастить 2.9 млрд тонн запасов нефти и 3.8 трлн м3 газа. Добиться этого можно при условии доведения геолого-разведки до уровня советских времен.</p>
7. Высокая энергоемкость экономики	<p>Российская экономика потребляет слишком много электроэнергии.</p> <p>Уровень потребления - 0.5 кг топлива в нефтяном эквиваленте на каждый доллар ВВП, (по ППС*), а в большинстве развитых стран этот показатель составляет 0.2 кг. Даже в Северных странах и Канаде, имеющих суровые климатические условия, этот показатель равен 0.22 и 0.3 соответственно. Основная причина расточительности - структура</p>	<p>Если не будут приняты целенаправленные государственные программы энергосбережения, то в ближайшее десятилетие энергоемкость в России будет в самом лучшем случае снижаться только на 2.5% за счет собственных усилий бизнеса.</p> <p>Если в развитых странах на каждый процентный пункт прироста ВВП приходилось не более 0.4% прироста потребления</p>	<p>Действия:</p> <p>Взять на вооружение то, что уже разработано в других странах, где в научно-технические разработки по энергосбережению вложены миллиарды.</p> <p>Приоритетами должны стать меры по энергосбережению в наиболее энергоемких отраслях российской экономики.</p> <p>Общий потенциал энергосбережения в России оценивается в 40-45% от</p>



Слагаемые дефицита	Факты	Риски	Направления действий для устранения ограничителей
	<p>производства, сложившаяся еще во времена СССР. В промышленности преобладают энергоемкие отрасли. Тенденция некоторого снижения энергоемкости российского ВВП начала просматриваться вследствие увеличения доли участия в ВВП малоэнергоемких секторов: услуг, торговли. За это же время значительного снижения энергоемкости добились:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Венгрия, Румыния, Грузия, Литва – на 20-30%, ▪ Армения, Казахстан, Польша – вдвое и более, ▪ Китай – в 4 раза. 	<p>энергетических ресурсов, то в России этот показатель превышает 0.5%. Это означает, что Россия стоит перед выбором:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 сокращать экспорт энергоносителей, 2 существенно увеличивать их добычу, 3 отказаться от надежд на экономический рост. 	<p>существующего годового потребления энергии. Потенциал можно распределить следующим образом:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 35% - ТЭК, ▪ 35% – промышленность ▪ 25% - ЖКХ ▪ 5% - прочее <p>Если исходить из планов удвоения ВВП к 2010г, то для удержания экспорта нефти и газа на заданном уровне России необходимо выйти на уровень снижения энергоемкости 4-8% в год. Это реально только при проведении не только активной, но по настоящему революционной политики повышения энергоэффективности в масштабе всей страны.</p>
<p>8. Отсутствие политики поддержки мероприятий по энергосбережению</p>	<p>Общая величина необходимых инвестиций в проекты энергосбережения до 2010г составляет \$50-75млрд. За этот период необходимые инвестиции в добывающих отраслях составляют:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ газовая – \$170-200 млрд 	<p>Сложности формирования национальной политики энергосбережения начнутся уже при определении приоритетов. Причина – отсутствие реальной картины энергоэффективности по конкретным отраслям (последние оценки потенциала</p>	<p>Действия: Комплекс мер на всех уровнях для стимулирования энергосбережения. Исследование энергоэффективности отраслей для выявления потенциала энергосбережения и</p>



Слагаемые дефицита	Факты	Риски	Направления действий для устранения ограничителей
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ нефтяная \$230-240 млрд <p>Сравнение эффекта от этих инвестиций вполне сопоставимо:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Увеличение производства всех энергоресурсов до 2010г максимум на 330 млн т условного топлива, ▪ Снижение энергоемкости даже на 2.3% в год равносильно производству дополнительных 280 млн т условного топлива. 	<p>энергосбережения проводились в СССР в 1988г.).</p> <p>В 2004г был упразднен Госэнергонадзор - организация, ответственная за проведение государственной политики в области энергопотребления. В структуре федерального правительства отсутствует орган, который занимался бы проведением политики энергоэффективности.</p>	<p>приоритетов.</p> <p>Возложение ответственности за проведение политики энергосбережения на некий орган на федеральном уровне.</p> <p>Реализация закона «Об энергосбережении», программ по энергосбережению.</p> <p>Подготовка кадров и развитие системы вузовских центров энергосбережения для проведения единой технической политики.</p> <p>Реализация потенциала энергосбережения требует инвестиций, которые, ниже, чем инвестиции для разведки и добычи соответствующего объема энергоресурсов.</p>



Слагаемые дефицита	Факты	Риски	Направления действий для устранения ограничителей
<p>9. Низкое использование потенциала малой** и альтернативной энергетики</p>	<p>Доля малой энергетики в структуре национальной энергетики России - около 1%. В то же время планы других стран предусматривают:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Германия: довести к 2010г долю малой энергетики до 5-7%. Сейчас объем – 18.5 тыс.МВт ▪ Великобритания: к 2010г ее ветровые электростанции будут вырабатывать 5% всей энергии. Через 15 лет в ветер будет вырабатывать 15-18% суммарной потребности в электроэнергии страны. ▪ Китай: план - к 2010г увеличить более чем втрое производство ветровой электроэнергии (8 тысМВт), на эти цели направляется \$5.8 млрд. В 2006г производство энергии за счет ветра в КНР увеличилось на 80% (с 1.3 до 2.3 тыс.МВт). К 2020г - перевод 20% всего энергопотребления страны на силу ветра. <p>Факт: Опережающее развитие</p>	<p>Препятствия для развития малой и альтернативной энергетики:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Отсутствие федерального закона о малой энергетике, ▪ Отсутствие нормативной базы для новых малых электростанций, ▪ Отсутствие приемлемых условий кредитования энергетических проектов. <p>Недостатки малой энергетики:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Удельная стоимость строительства выше, ▪ Сложности с обеспечением равномерной загрузки мощностей, ▪ Отсутствие возможности продавать излишки энергии. <p>Потенциал развития: Регионы с децентрализованным энергоснабжением, где нет сетей РАО ЕЭС составляют более 80% территории России.</p>	<p>Действия:</p> <p>Урегулировать ряд законодательных вопросов, препятствующих привлечению частного бизнеса в малую энергетику.</p> <p>Приблизить источники электроэнергии к потребителю и исключить потери при транспортировке.</p> <p>Объекты малой и альтернативной энергетики быстро строятся, используют местные виды топлива (торф, отходы деревообработки), повышают надежность электроснабжения.</p> <p>Помимо строительства самого генерирующего объекта требуются распределительные сети и, часто, именно эти затраты делают проект неприемлемым для инвесторов. Требуется разделение затрат между частным инвестором и муниципалитетами.</p> <p>Параллельное существование двух энергетик обеспечит максимальную эффективность национальной энергосистемы.</p>



Слагаемые дефицита	Факты	Риски	Направления действий для устранения ограничителей
	электроэнергетики обеспечивает рост экономики и повышение качества жизни населения.		

* Предполагается, что вопрос о платежеспособности государства не возникает

** Малая энергетика включает теплоэлектростанции мощностью до 50 МВт. Основные потребители – ЖКХ и новые небольшие производства в зоне дефицита энергии, а также, домостроение.

Выводы: Энергосбережение – единственный путь расходования невозобновляемых природных ресурсов. Состояние российской энергетики может стать тормозом для развития масштабной транспортной инфраструктуры. Развитие транспортных коридоров и наращивание объемов транзитных транспортных и логистических услуг – путь снижения энергоемкости российской экономики.

Развитие транспортного коридора позволит запустить в экономический оборот

ныне недоступные месторождения угля, что будет способствовать увеличению доли угля в топливно-энергетическом балансе. Развитие транспортной инфраструктуры создаст более благоприятные условия для развития малой энергетики за счет снижения затрат на транспортировку энергоносителей (торф, отходы деревообработки).

Для развития энергосбережения необходимы подготовленные кадры, участие вузов в продвижении энергоэффективности и активизация центров энергоэффективности для формирования единого информационного пространства, ускоряющего проникновение ноу-хау из стран Северной Европы – мировых лидеров в области энергосбережения.

С) Колоссальный приток денег в Россию в 2005-2006гг.

Источники, объемы притока денег в Россию в 2006г. и прогнозы приведены в **Таблице 15**.

Таблица 15 Источники притока денег в Россию и прогнозы

Источники притока денег в Россию	Прогноз объема поступления, \$ млрд и % к национальной денежной массе, 2006г
Экспорт углеводородов и металлов	+ 70 (27%)
Приток капитала в виде портфельных инвестиций и займов	+80 (31%)
Итого:	Объем имеющейся денежной массы в России \$260 млрд- на начало 2006г. Ожидается приток еще \$140-150 млрд, которые «хотят быть» конвертированы в рубли.

Вывод: Простое наращивание монетизации экономики не ведет автоматически к экономическому росту. Экономический рост возможен только через инвестиции в производство.

Инвестиционный застой в тяжелой индустрии

Казалось бы, ресурсы для активизации инвестиционных процессов в России есть, однако в 2005-2006гг инвестиционный застой в тяжелой промышленности очевиден. Причины инвестиционного застоя приведены в **Таблице 16**.



Таблица 16 Инвестиционный застой в российской тяжелой индустрии в 2005-2006г и его причины

Причины	Характеристики причин
1. Диспропорции на финансовом рынке	Диспропорция вызвана притоком капитала, который не способна переварить неразвитая конструкция российского финансового рынка. Несмотря на колоссальный приток, цена денег в экономике (ставка по банковским кредитам), которая регулирует инвестиционную активность, не изменилась. (См.Таблицу 8)
2. Хроническое реформирование РАО ЕЭС	Как минимум четыре отрасли томятся в ожидании реализации своих инвестиционных планов: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Сама электроэнергетика, ▪ Энергетическое машиностроение, ▪ Российские алюминиевые компании, ▪ Угольная отрасль
3. Незавершенность процессов концентрации госкапитала и отсутствие государственной стратегии по освоению ресурсов с участием западного капитала	Сдерживание начала крупных инвестиционных проектов. Хотя строительство Северо-Европейского газопровода (Nord Stream) и прокладка нефтепровода до Тихого океана уже начались, но до начала разработки Штокмана, Ковыкты еще далеко. А именно эти проекты - крупнейшие инвестиции в нефтегазовой сфере на ближайшие годы, которые активизировали бы деятельность во всех смежных секторах.
4. Инвестиционная стагнация в несырьевых отраслях на фоне острой потребности российской экономики в модернизации	Потенциал создания «догоняющей экономики» исчерпан. Те предприятия, кто хотел и мог, уже перенесли на российский рынок западные технологии и стандарты. Остро необходимы смелые решения по созданию новых российских компаний. Для этого нужны инновации, технологическая волна, которая создаст толчок для развития всего бизнеса. Когда российские компании начнут создание своих продуктов и своих технологий, то появится мощный драйв для возникновения национальных компаний. Новые хозяйственные тренды рождаются не в результате кабинетных расчетов, а в результате того, что в среде хозяйствующих субъектов начинает накапливаться некий инновационный потенциал и, в какой-то момент, в результате соединения многих, до сих пор разрозненных и неясных обстоятельств, проявится единая картина и станет очевидным, что надо делать. Сегодня есть некоторые признаки формирования трендов и, судя по всему, они раньше всего проявятся в: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Жилищном строительстве – ресурсосбережение, ▪ Модернизации энергетики – энергосбережение, ▪ Транспортном строительстве – снижение транспортных издержек. <p>Любая из этих отраслей способна породить мощную инновационную волну, которая позволит бизнесу не копировать, а создавать новое. Только в этом случае возникнет мощный инвестиционный процесс, который способен сдерживать инфляцию. Высокая инфляция в России имеет место не от избытка денег, а от недостатка инвестиций.</p>

Вывод: В настоящее время росту инвестиций содействует только процесс укрупнения игроков в разных отраслях, что увеличивает инвестиционные возможности отраслей. Мелкие компании не могут инвестировать в значительных объемах, особенно в условиях слабой банковской системы и при отсутствии специализированных государственно-финансовых институтов, поддерживающих долгосрочные инвестиции.

Инвестиции в развитие транспортной инфраструктуры

В России активно обсуждается вопрос о том, стоит ли направлять средства стабилизационного фонда на инвестиции, и насколько приемлемы при этом возникающие риски.

Наилучший способ использования стабилизационного фонда - долгосрочное инвестирование либо в собственную социальную инфраструктуру (образование, здравоохранение), либо в модернизацию инфраструктурных отраслей (транспорт, энергетика).

Среди инфраструктурных проектов, обсуждаемых на федеральном уровне в качестве кандидатов на финансирование из стабилизационного фонда, подавляющее большинство - строительство дорог. Многие проекты были подготовлены региональными властями много лет назад, но лежали без движения из-за отсутствия средств. Обсуждение инфраструктурных проектов показывает на появление новых позитивных тенденций:

1 Рост интереса к проектам со сроком окупаемости до 25-30 лет



2 Привлечение к участию частных инвесторов.

Потребности в финансировании российской транспортной инфраструктуры намного превышают совокупные возможности стабилизационного фонда и бюджетов всех уровней. Источник снижения дефицита финансовых ресурсов - частные инвестиции, а главный инструмент их привлечения – партнерство частного и государственного секторов. Однако есть основания сомневаться, что в ближайшее время такое партнерство получит широкое распространение. Несмотря на то, что закон о концессиях принят, практика говорит о наличии ряда препятствий, где главное - отсутствие культуры сотрудничества бизнеса и государственных структур.

Вывод: Увеличение количества инфраструктурных проектов обострит потребность в экономической стратегии, где стартовой точкой является видение российской экономики в перспективе, как минимум, на 30 лет: что должно развиваться, где именно, какими темпами, за счет каких ресурсов и стимулов.

Критические вопросы:

- 1) Какие узкие места в инфраструктуре должны быть устранены в первую очередь?
- 2) Создание каких связей оптимизирует транспортные маршруты и существенно снизит транспортные издержки грузоотправителя?

Инвестиционные риски, связанные с инфраструктурными проектами

Главный российский риск – отнюдь не коррупционный. Важнее исключить риск экономических просчетов, которые снижают окупаемость частных инвестиций в запланированные сроки. Снижение этого риска требует всесторонней оценки проектов. Оценка - механизм защиты от политических (популистских) воздействий. Бизнес интересуют проекты, прошедшие экспертизу финансово рынка. Если решить задачу увеличения объемов частных инвестиций в экономически жизнеспособные проекты, то задача снижения инфляции решается автоматически.

Подобное явление произошло в период «лето 2002 – начало 2004», когда экономический подъем в значительной степени был основан на росте инвестиционной активности частного сектора. Позитивная тенденция стала

исчезать с конца 2003г с арестом руководства ЮКОСа, после чего инвестиционная активность частного сектора стала сворачиваться.

Отличительной чертой периода экономического роста 2002-2004гг стал дисперсный характер инвестиций. Частные инвестиции влились в разные сектора экономики. Заработал рынок ценных бумаг не как место спекулятивных операций, а в соответствии с тем, какие функции он должен выполнять в рыночной экономике – трансформировать сбережения населения в инвестиции для реального сектора. Рынок ценных бумаг отразил увеличение объема инвестиций. И самое главное – обнаружилась готовность российских предприятий к выходу на рынки и привлечению капитала в соответствии с принципами мирового рынка капитала. Частные инвестиции, проходящие через рынок ценных бумаг – именно тот механизм, который обеспечивает решение двуединой задачи – роста инвестиций с одновременным снижением инфляции.

Однако начало наметившегося российского инвестиционного бума оборвалось разворотом экономической политики в сторону усиления роли государства. Этот разворот ознаменовал формирование с 2004г модели инвестиционного роста второго типа, основанного на увеличении инвестиционной активности госпредприятий (бюджетных расходов) и, в меньшей степени - на активности частного сектора. Предприятия с государственным участием начали активно использовать возможности финансового рынка, вытесняя частные компании. Поскольку прирост денежной массы был намного больше, чем в период 1999-2002гг, то объем инвестиций оказался достаточно велик, однако эффективность инвестирования была низкой. Причина низкой эффективности инвестирования – принятие инвестиционных решений чиновниками. Темпы роста экономики заметно снизились. Государственные инвестиции, направляемые в крупные сырьевые компании, характеризуются отсутствием дисперсности и системной кластерной сбалансированности.

Для минимизации инвестиционных рисков в России предлагается создание государственных корпораций (ГК), которые распоряжались бы государственными инвестициями. В **Таблице 17** приводится список отраслей, где вероятность появления ГК особенно велика. Из списка видно, что ГК традиционно создаются в основном в тех отраслях, куда частный капитал не готов инвестировать из-за низкой рентабельности, длительного срока окупаемости и по другим причинам.



Таблица 17 Возможные отрасли функционирования государственных корпораций (ГК)

Отрасль	Миссия ГК, дополнительная к распоряжению государственных инвестиций
Торговля спиртным	Регулирование цен и потребления спиртного
Теле-и радиовещание, печать, издательское дело	Контроль за СМИ, поддержка национальной культуры и проведение государственной политики (например, безопасность дорожного движения)



Финансы и кредит	Развитие рынка жилья на основе ипотеки, кредиты фермерам, студентам, малому бизнесу и т.п.
Связь	Получение и передача информации в интересах национальной безопасности
Транспорт	Тарифная политика, баланс видов транспорта, безопасность, минимизация негативного воздействия на окружающую среду
Энергетика	Тарифная политика
ЖКХ	Соблюдение потребительских, социальных, экологических норм урбанизации, улучшение качества среды проживания
Военная промышленность	Производство с сохранением военных секретов

Вывод: Из российских корпораций с государственным участием в России под определение ГК подходят лишь ОАО «Агентство по ипотечному жилищному кредитованию» и ОАО «Российские железные дороги», где полномочия акционера осуществляет правительство РФ. ОАО «РЖД» было учреждено в октябре 2003г. В декабре 2004г ОАО РЖД разместило на 12 млрд рублей облигаций. Для российского рынка это стало знаковым событием т.к. впервые государственная корпорация заняла такую сумму и это - вклад в развитие национального рынка капитала. В списке явно не хватает государственной корпорации развития, через которое государство могло бы вливать в избранные отрасли инвестиционные ресурсы, технологическое и управленческое ноу-хау.

Вывод: Есть основания полагать, что только частные инвестиции способствуют ускоренному развитию обрабатывающих и сопутствующих отраслей. Достаточно посмотреть на отраслевую структуру предприятий, прошедших IPO, где явно доминируют частные компании несырьевых секторов. Только частный бизнес способен вывести российскую экономику из ее сырьевой ориентации и создать обрабатывающие производства с высокой добавленной стоимостью.

Для управления государственными инвестициями применим международный опыт функционирования государственных корпораций.

Инвестиционные тенденции на ближайший период после 2006г

Можно назвать ряд факторов, позволяющих прогнозировать приток инвестиций в российскую экономику. (См.Таблицу 18).

Таблица 18 Факторы, позволяющие прогнозировать приток инвестиций в российскую экономику

Причины, позволяющие рассчитывать на приток инвестиций	Причины, позволяющие рассчитывать на приток инвестиций	Характеристика
Инвестиционные планы российских естественных монополий	Утверждены инвестиционные программы в сумме превышают \$21 млрд; Роснефти – \$3.7 млрд. Минтранс выделил на строительство и реконструкцию автодорог \$1.5 млрд; Начаты масштабные инвестиционные проекты: строительство трубопровода Восточная Сибирь – Тихий океан, первая очередь строительства 2006-2008 – \$6.5 млрд; Североевропейский газопровод; инвестиции до 2010 – 4 млрд. Евро и др. Государственное финансирование – не главный источник этих инвестиций. Размер средств, зарезервированный в бюджетной системе (Инвестиционный фонд) на 2006 г невелик.	Это означает, что остальные инвестиции при частных компаний. У большинства игроков есть мощный политический мотив для инвестиций. Газпрома, РАО ЕЭС, РЖД, которые они так или иначе входят в состав правящей элиты. Финансовая ситуация, золотовалютный резерв (\$174 млрд) + стабильная ситуация в мире. Миллиарды долларов = надежная гарантия для поддержки планов. 3 лет, даже если цена на нефть снизится до \$30 за баррель.



ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ

4.1 Европа – Азия

В период 1950-1995гг мировой выпуск продукции в среднем ежегодно рос на 4%, а мировая торговля росла на 6%. В итоге: производство продукции за этот период выросло только в 5 раз, а товарообмен – в 14 раз.

После Второй мировой войны на рост мировой торговли определяющим образом повлияла международная экономическая интеграция.

Мировая статистика и тенденции последних десятилетий свидетельствует, что:

- 1 Рост мировой торговли опережает рост производства, поэтому, с точки зрения регионального развития, иметь транспортные связи важнее, чем иметь сырьевые ресурсы, и промышленное производство, но и к регионам. Именно в регионах, ближайший исторический период наиболее активный товарообмен будет происходить между Северной Америкой и Европой.

Бурное развитие торговли в послевоенный период вызвало оживление межконтинентальных морских перевозок. Морской транспорт способен перевозить больше груза и на более протяженные расстояния, чем любой из наземных видов транспорта. Из истории известен факт: страны, обладающие

природными ресурсами, имеют сырьевые ресурсы, и промышленное производство, но и к регионам. Именно в регионах, ближайший исторический период наиболее активный товарообмен будет происходить между Северной Америкой и Европой.

Появляется возможность иметь жилье сегодня, но при этом человек становится должником. Неизбежно появление ответственности. Владение недвижимостью открывает широкие миграционные возможности. Если раньше граждане были привязаны к жилью, то теперь его можно продать, заложить, что увеличивает вовлеченность граждан в бизнес-процесс. Это означает отток лучших кадров из депрессивных регионов в регионы активные. В ближайшие 5-7 лет вырастет совершенно новое поколение россиян, более динамичное, более ответственное, что приведет к формированию среднего класса, вызовет рост активности среднего и малого бизнеса. Пока доля формирующегося среднего класса в России составляет 22-23%

1) Развитие Транс-Европейской транспортной сети (TEN) и расширение европейского пространства свободного перемещения людей, товаров, услуг и капитала. Основная доля грузовых и пассажирских перевозок в Европе осуществляется автомобильным транспортом.

- 2) Развитие транспортной инфраструктуры в Азиатско-Тихоокеанском Регионе (АТР). Транспортная сеть АТР базируется на иных принципах построения транспортной сети, чем европейская, что обусловлено иными природными условиями. До 70-80% от общего объема перевозок в АТР обслуживается морским транспортом, а сеть морских портов

Причины, позволяющие рассчитывать на приток инвестиций	
	нефть не прогнозируется.
Внешние заимствования компаний и банков	Внешние заимствования компаний и банков выросли на 4%, а мировая торговля росла на 6%. В итоге: производство продукции за этот период выросло только в 5 раз, а товарообмен – в 14 раз.
Наращивание оборотов и стоимости активов российскими компаниями	Значительное количество российских компаний и банков увеличили оборот и стоимость активов за счет прямых вложений в основной капитал, в дистрибуцию и в бренды.
Расширение рынка в территориальном и в отраслевом смысле	Освоение новых и практически пустых зон – Севера, Сибири, Дальнего Востока свидетельствует о появлении интереса бизнеса не только к крупным городам, но и к регионам. Именно в регионах рождается новая российская экономика в отличие от столичных центров, где в основном крутятся и продаются нефтегазовые деньги. Идет формирование разнообразных рынков в регионах, что стимулирует развитие торгово-логистических, а значит, транспортных инфраструктур.
Усиление позиций среднего бизнеса	Оптимистически выглядит прогноз для среднего бизнеса, в среде которого начинает формироваться сеть компаний с потенциалом роста, что вместе с крупным бизнесом формирует каркас новой российской экономики.
Количественный и качественный рост среднего класса	Программы ипотечного кредитования привели к изменению модели поведения молодого поколения. Появляется возможность иметь жилье сегодня, но при этом человек становится должником. Неизбежно появление ответственности. Владение недвижимостью открывает широкие миграционные возможности. Если раньше граждане были привязаны к жилью, то теперь его можно продать, заложить, что увеличивает вовлеченность граждан в бизнес-процесс. Это означает отток лучших кадров из депрессивных регионов в регионы активные. В ближайшие 5-7 лет вырастет совершенно новое поколение россиян, более динамичное, более ответственное, что приведет к формированию среднего класса, вызовет рост активности среднего и малого бизнеса. Пока доля формирующегося среднего класса в России составляет 22-23%

Вывод: В России имеется ряд факторов, позволяющих прогнозировать устойчивость процесса притока инвестиций в экономику.

4 РАЗНОМАСШТАБНЫЕ ВЗГЛЯДЫ НА



дополняется большим количеством современных международных аэропортов.

Таблица 19 представляет численность населения европейского и азиатского макрорегионов, а также населения России.

Таблица 19 Численность населения макрорегионов Евразийского континента, связанных торговыми отношениями на направлении Европа-Азия

Макрорегионы	Европа (Европейский Союз + Норвегия)	Российская Федерация	Китай
Численность населения, млн.чел.	461.7	143.4	> 1300

Вывод: Россия находится между двумя макрорегионами и их транспортными системами, получая благоприятную возможность стать геополитическим мостом в отношениях между Европой и Азией. Благоприятные геополитические возможности складываются из следующих факторов:

- Одновременное расположение России, как в Европе, так и в Азии,

Таблица 20 Документы, координирующие развитие транспорта на территории ЕС, между ЕС и РФ и на территории РФ

Координационные документы на территории ЕС	Координационные документы между ЕС и РФ	Координационные документы на территории РФ
<ul style="list-style-type: none"> ▪ «Решение № 1692/96/ЕС Европарламента и Совета ЕС по интеграции всех видов транспорта в систему TEN на территории всех государств-членов ЕС» 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ «Соглашение о партнерстве и сотрудничестве между ЕС и РФ на период 1997-2007» ▪ «Общие принципы, цели и структура диалога Россия ЕС в 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ «Транспортная стратегия России до 2020г», 2005 ▪ Федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России (до 2010г) -

- Обширная территория,
- Наличие морских портов,
- Наличие опорных железнодорожных магистралей направления запад – восток,
- Наличие системы глобальной космической навигации.

Угрожающим геополитическим фактором является сильное давление на российскую малонаселенную территорию со стороны густонаселенной Европы и еще большее давление со стороны перенаселенной Азии.

4.2 Европейский Союз и Российская Федерация

Развитие единого рынка и усиление интеграционных процессов на территории Европейского Союза повысили мобильность товаров, услуг, людей и капиталов. Многосторонние соглашения превратили Европу в единое пространство, упростив перемещения людей и грузов (Шенгенское Соглашение, Конвенция TIR и др.) и устранили негативное влияние граничного эффекта. Сокращение транспортных издержек в цене на товары и услуги внесло вклад в повышение качества жизни европейцев.

Единая экономическая система объединенной Европы базируется в большей степени на экономике регионов, чем государств. Региональный фактор в современной экономике выходит на передний план, усиливая роль территорий в экономических интеграционных процессах. Следствие – развитие координации транспортных инфраструктур в рамках более масштабных схем, выходящих за пределы территории ЕС.

В **Таблице 20** приведены документы, нацеленные на координированное развитие транспорта на территории ЕС, координацию развития транспорта между ЕС и РФ и координацию транспорта на территории РФ.



<ul style="list-style-type: none"> ▪ «Коллективная стратегия ЕС в отношении России», 1999 ▪ «Белая книга. Европейская транспортная политика до 2010г», 2001 	сфере транспорта и инфраструктуры», 2005г	механизм реализации стратегии развития транспорта на среднесрочный период»
<p>Транспортный диалог Россия-ЕС основан на принципах:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Гармонизации и взаимное дополнение стратегий развития транспортной инфраструктуры, сотрудничество в развитии и применении технических правил, норм и стандартов ▪ Взаимопонимания по вопросам транспортной политики и законодательства ▪ Развития диалога на основе Соглашения о партнерстве и сотрудничестве, содействие реализации «дорожной карты» по формированию Общего европейского пространства, согласованной в ходе Саммита Россия-ЕС в Москве, 2005г. ▪ Охвата всех вопросов, представляющих взаимный интерес, как по горизонтали, так и по конкретным секторам транспорта ▪ Покрытия сторонами собственных расходов. 		

Вывод: Интеграция транспортных систем ЕС и РФ основана на документах, учитывающих глобальные транспортные тенденции мирового товарообмена.

Основные положения Российской транспортной стратегии до 2020г

Задача новой российской Транспортной стратегии - преодоление узкоотраслевого подхода к планированию и развитию транспортной инфраструктуры и ориентация на достижение максимальных системных и макроэкономических результатов. В последние несколько лет на подобной

концептуальной базе были приняты транспортные стратегии США, Евросоюза, Канады и Китая. Цели Российской транспортной стратегии до 2020г приведены в **Таблице 21**.

Таблица 21 Цели и приоритетные направления Российской транспортной стратегии до 2020г

Положения Стратегии	Содержание
Цели	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Эффективная транспортная инфраструктура для снижения транспортных издержек; ▪ Конкурентоспособность транспортной системы России и реализация транзитного потенциала; ▪ Безопасность и устойчивость транспортной системы; ▪ Благоприятный инвестиционный климат и развитие рыночных отношений.
Приоритетное направление	Интеграция российского транспортного комплекса в мировой рынок транспортных услуг
Главное назначение Транспортной стратегии	Общее видение задач, единые принципы принятия решений по реформированию и регулированию развития транспорта с позиций власти, общества и бизнеса.
Координационные требования для	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Согласованное развитие транспортных узлов и подходов к ним; ▪ Объединение усилий власти всех уровней по развитию транспортной системы и "стыковки"



Положения Стратегии	Содержание
инфраструктур различных видов	<p>транспортных систем отдельных территорий;</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Формирование на транспорте единого информационного пространства.
Сферы государственного стимулирования	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Содействие притоку инвестиций в транспортный сектор для реализации инвестиционных проектов ▪ Международная интеграция в области транспорта
Принципы развития транспортной инфраструктуры	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Модернизация и развитие имеющихся мощностей прежде нового строительства, приоритетность устранения разрывов и "узких мест"; ▪ Увязка развития транспортной инфраструктуры с развитием энергетики, связи, других инфраструктурных отраслей; ▪ Координация развития инфраструктур различных видов транспорта; ▪ Специализация крупнейших объектов инфраструктуры сходного назначения; ▪ Концентрация ресурсов на приоритетных проектах, ускорение реализации проектов при помощи займов; ▪ Государственно-частное партнерство для создания и эксплуатации инфраструктуры, прежде всего, на основе концессий.
Основы транспортной инфраструктуры	<p>Опорная сеть - совокупность путей сообщения всех видов и транспортных узлов, обеспечивающих устойчивую взаимосвязь экономических центров; функционирование внешнеэкономических связей; пространственное и функциональное единство государства.</p> <p>Транспортно-экономический баланс - основа для развития опорной транспортной сети, для разработки региональных транспортных программ, а также планов и программ развития отдельных видов транспорта. При разработке транспортно-экономического баланса принимаются во внимание:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ перспективные пропускные мощности различных видов транспорта и транспортных узлов ▪ приоритетные направления территориального развития инфраструктуры ▪ согласованность развития мощностей основных транспортных узлов и транспортных подходов к ним.
Приоритеты для европейской части России	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Модернизация транспортной сети, в том числе на направлениях основных международных транспортных коридоров, ▪ Повышение пропускной способности автодорожной сети, устранение "узких мест" на подходах к городам и транспортным узлам, ▪ Согласованная модернизация портов и железнодорожных подходов к ним.
Приоритеты для Урала	Создание системы транспортно-экспедиционного обслуживания и интермодальных терминалов.



Положения Стратегии	Содержание
Приоритеты для Сибири и Дальнего Востока	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Развитие коммуникаций на направлении Транссиба ▪ Развитие подходов к государственной границе РФ/Китай ▪ Развитие коммуникаций всех видов, терминалов, международных пограничных переходов ▪ Формирование опорной магистральной дорожной сети ▪ Развитие портовых мощностей
Основные направления международной транспортной интеграции	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Гармонизация существующего российского законодательства, стандартов и документации с международными; ▪ Приведение правовой базы в области транспорта в соответствие с нормами и правилами ВТО; ▪ Участие в создании общеевропейского транспортного пространства и развитие сотрудничества с ЕС для эффективного взаимодействия транспортных систем России и ЕС; ▪ Расширение и углубление сотрудничества России с международными организациями по реализации двусторонних и многосторонних соглашений; ▪ Реализация транспортных проектов с иностранным техническим и финансовым участием; ▪ Развитие регионального сотрудничества для реализации транзитного потенциала; ▪ Участие в международных транспортных проектах и программах, поддержка региональных инициатив, отвечающих национальным интересам РФ.
Направления развития экспорта транспортных услуг	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Реализация транзитного потенциала в составе миссии - мост между Европой и Азией; ▪ Активизация участия российских организаций в обслуживании экспортных/импортных и транзитных грузопотоков.
Условия реализации транзитного потенциала:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Участие России в разработке общей стратегии развития сети международных транспортных коридоров континентального значения; ▪ Государственная поддержка транзитных проектов на международной арене, формирование международных альянсов; ▪ Реализация инвестиционных проектов, в том числе международных, направленных на развитие транзита; ▪ Развитие логистических технологий, информационных систем, инфраструктуры транзита для ускорения доставки транзитных грузов, обеспечения их сохранности, повышения качества услуг; ▪ Развитие российских мультимодальных транзитных операторов; ▪ Механизмы привлечения субъектов РФ и частных инвесторов к реализации проектов, направленных на использование транзитного потенциала; ▪ Проекты развития транзитных коридоров, дополняющих базовые международные транспортные коридоры.



Положения Стратегии	Содержание
Основа развития мультимодальных перевозок	<p>Использование потенциала контейнеризации, что предусматривает:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Наращивание мощности имеющихся и создание новых контейнерных терминалов. Целесообразно сочетать терминалы в морских портах с объектами внутри страны на направлениях транспортных коридоров; ▪ Создание свободных экономических зон в портах; ▪ Стимулирование создания национальных контейнерных операторов.
Основные направления применения информационных и телекоммуникационных технологий	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Развитие информационных и телекоммуникационных технологий, сближение стандартов различных видов транспорта, обеспечение интеграции информационных систем для формирования единого информационного пространства; ▪ Взаимодействие информационных систем транспорта с информационными системами федеральных ведомств, создание единых баз данных для контроля на транспорте; ▪ Реализация возможностей глобальных систем навигации, их доступность для участников транспортного процесса; ▪ Развитие системы электронного документооборота; ▪ Прямое взаимодействие информационных систем транспортных операторов и грузовладельцев для реализации логистических транспортных технологий.
Необходимое условие для реализации Стратегии	<p>Создание стабильной системы финансирования, в частности, путем:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Увеличения доли пользователей и инвесторов на основе механизмов государственно-частного партнерства (концессии, схемы «ВОТ», «ВТО»), ▪ Привлечения займов, налоговых льгот, повышения доступности кредитных ресурсов за счет бюджетного субсидирования части банковских процентных ставок, применения государственных гарантий по займам, совершенствования залогового законодательства, содействия организации консорциумов инвесторов.

Вывод: Российская транспортная стратегия - важный документ, создающий основу для координированного развития транспортной системы. Документ декларирует поддержку региональных инициатив, отвечающих национальным

интересам РФ, поощряя участие территорий в проектах развития транзитных коридоров, дополняющих базовые международные транспортные коридоры. Северный транспортный коридор полностью отвечает положениям Стратегии.



Страны Северной Европы и СЗФО

Интеграция транспортных инфраструктур ЕС и РФ затрагивает, прежде всего, транспортные инфраструктуры Северных стран и территорий Северо-Запада России, перед которыми встает вызов - выполнение новой геополитической роли в условиях глобализации.

На уровне ЕС действует ряд концепций и программ, нацеленных на развитие региональной транспортной системы Севера Европы как части единой европейской транспортной инфраструктуры.

Северное Измерение (The Northern Dimension)

Концепция была принята Советом ЕС (1998) в качестве политики Европейского Союза. План действий для реализации концепции утвержден на высшем уровне (2000). Инициатором Концепции выступила Финляндия. Северное Измерение охватывает все действия, направленные на развитие северных регионов ЕС.

Цель концепции: обеспечить социально-экономическое развитие в северных регионах ЕС и прилегающих к ним регионах Балтийских государств и России. Концепция сфокусирована, главным образом, на вопросах транспорта, энергетики и окружающей среды. Принимаются во внимание такие специфические характеристики северных регионов как: климат, ранимая окружающая среда, малонаселенность и т.п. Учитываются особые условия работы транспорта, отличные от центральных регионов ЕС, что требует иных решений. Например, в периферийных регионах некоторые транспортные проекты могут быть поддержаны ЕС на основе иных критериев (например, с целью повышения доступности периферийных территорий), чем только экономическая обоснованность (преобладание выгод над затратами).

Концепция поддерживает интеграцию разных видов транспорта, улучшение транспортных связей между территориями, экономичность и безопасность. Существует несколько под-концепций, нацеленных на решение более узких проблем под зонтиком Концепции Северное Измерение, а именно:

Ботническая Арка (The Bothnian Arc) - проект с полным названием: "Ботническая Арка - сотрудничество через границу для стратегического развития". Проект координируется правительством провинции Лулео (Швеция) и Региональным Советом Северной Остроботнии, частично финансируясь Программой Евросоюза Interreg IIS Baltic Sea. Под зонтиком этого проекта реализуются три под-проекта:

1. Видение, стратегия и сети,
2. Транспортная система,
3. Туризм и окружающая среда.

Основными задачами проектов является сотрудничество компаний, передача

ноу-хау, поддержка инновационных идей и создание рабочих мест. Территориально, Ботническая Арка охватывает финское и шведское побережья Северной части Ботнического Залива Балтийского моря.

Коридор N.E.W. (North-East Way - путь Север-Восток) - коридор, увязывающий морской и железнодорожный виды транспорта на маршруте, связывающем Восточное побережье США, Северную Европу и Азию (Китай). Концепция Коридора была предложена Международным союзом железных дорог. На территории Евразии коридор включает железнодорожный маршрут следования контейнерных поездов между портами Баренц Региона (порт Нарвик, порты Ботнического залива Балтийского моря, порты Мурманск, Архангельск) и Азией с вовлечением железнодорожной инфраструктуры Баренц Региона. После завершения строительства участка Ледмозеро-Кочкома предложен также новый вариант коридора N.E.W. с пересечением границы ЕС/РФ в пункте Вартиус, следующий далее в восточном направлении через железнодорожную инфраструктуру Баренц Региона и Транссиба.

Альтернативами коридору N.E.W. в настоящее время служат:

1. Северный морской путь вдоль арктического побережья континента;
2. Морской путь через Суэцкий канал.

Прохождение контейнерных потоков через порты Мурманск, Архангельск и порты Ботнического залива Балтийского моря будет иметь преимущества, поскольку российская и финская железнодорожные инфраструктуры имеют одинаковую ширину железнодорожной колеи. Норвежская и шведская железные дороги имеют другие стандарты колеи, а переход с одного стандарта на другой означает потери времени и дополнительные издержки.

Программа Соседства (Neighborhood Programme), компоненты Коларктик и Карелия, принятые в развитие наиболее успешной программы малых проектов - Tacis CBC (Cross-Border Cooperation) - сотрудничество территорий, прилегающих к границе ЕС/РФ для оказания технической помощи российской стороне, передачи опыта, ноу-хау, в том числе, и в области транспортных инфраструктур. Программа Соседства нацелена на развитие российских территорий республики Карелия, Мурманской, Архангельской областей и Ненецкого автономного округа в рамках общих целей Программы сотрудничества ЕС и РФ (Tacis). С 2007г Программа Соседства эволюционирует в Программу «Новые инструменты партнерства» (ENPI).

Программа Интеррег (Interreg) нацелена на сбалансированное развитие приграничных территорий ЕС при координации с Программой Соседства.

Вывод: Наличие различных программ сотрудничества между ЕС и РФ применительно к приграничным территориям, создает возможность ускорения интеграционных процессов, в том числе, на транспорте.





Ресурсы и характеристики Северных стран и СЗФО
Перспективы сотрудничества с Северными странами
 Общие данные о Северных странах приведены в **Таблице 22**.

Таблица 22 Северные страны - распределение общего потенциала по площади, населению, ВВП на душу населения, %, 2004г.

Территория	Площадь %	Население %	ВВП, %	Характеристики, влияющие на развитие сотрудничества с Россией	
				Сильные стороны	Слабые стороны
Норвегия	32.8	24.5	39.6	Наличие «Норвежской государственной стратегии в отношении Крайнего Севера», включающей направления: <ul style="list-style-type: none"> ▪ научные проекты по вопросам безопасности нефтяных разработок в ледовых условиях и российско-норвежский проект по разработке общих стандартов для добычи углеводородов на шельфе; ▪ Предложения по созданию особой экономической зоны на норвежско-российской границе; ▪ Улучшение условий передвижения через российско-норвежскую границу; ▪ Меры привлечения иностранной квалифицированной рабочей силы для работы в проектах на Крайнем Севере; ▪ Увеличение числа российских студентов в норвежских вузах; ▪ Перспективы развития порта Нарвик, как транзитного порта на оси Северная Америка – Северная Европа – Азия; ▪ Исследование потребности в новых транспортных решениях, в т.ч., железной дороги Киркинес-Никель, воздушных сообщений в направлении запад-восток. 	Наличие спорных территорий в Арктике
Швеция	38.4	47.8	27.9	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Член ЕС, что позволяет участвовать в программах сотрудничества ЕС и России; ▪ Рост количества шведских фирм, открывших свои представительства в России. 	Отсутствие общей границы
Финляндия	28.8	27.7	32.3	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Протяженная граница: в 2005г Россия стала самым крупным импортером финских товаров и услуг, четверть всего российского импорта поступает в Россию через финскую территорию; ▪ Член ЕС, возможность участия в программах сотрудничества ЕС и России; ▪ Разработана российская программа (SITRA) до 2007г: выработка экономической стратегии по отношению к России, интеграции малого и среднего бизнеса (переход от торговли к глубокой интеграции: создание совместных предприятий, дочерних компаний). 	Влияние граничного эффекта Слабое развитие приграничной инфраструктуры

Площадь территории Норвегии, Швеции, Финляндии – 1.2 млн км², население - около 19 млн. чел.

Вывод: В перечне характеристик, влияющих на сотрудничество между Россией и Северными странами, гораздо больше содействующих предпосылок, чем



препятствующих.

Из всех Северных стран самую протяженную границу Россия имеет с Финляндией, которая в 19-20в входила в состав Российской империи. Пребывание Финляндии в составе России в период реализации масштабных железнодорожных проектов привело к тому, что железнодорожная сеть Финляндии интегрирована с российской железнодорожной системой и имеет единую ширину колеи.

Во времена СССР торговые отношения с Финляндией определялись двусторонним соглашением, которое устанавливало взаимные преференции, что не способствовало повышению конкурентоспособности обеих стран, экономики которых оставались разделенными по идеологическим соображениям. Сегодняшние сети распределения, поставок и потребления созданы совместными усилиями российского и финского бизнеса для реализации торговых преимуществ обеих сторон. Рыночная экономика в России открыла благоприятные возможности для финских компаний на российском рынке. Сокращение количества ограничений на деловую активность иностранных компаний после вступления Финляндии в ЕС открыло равноценные возможности для российских компаний на финском рынке.

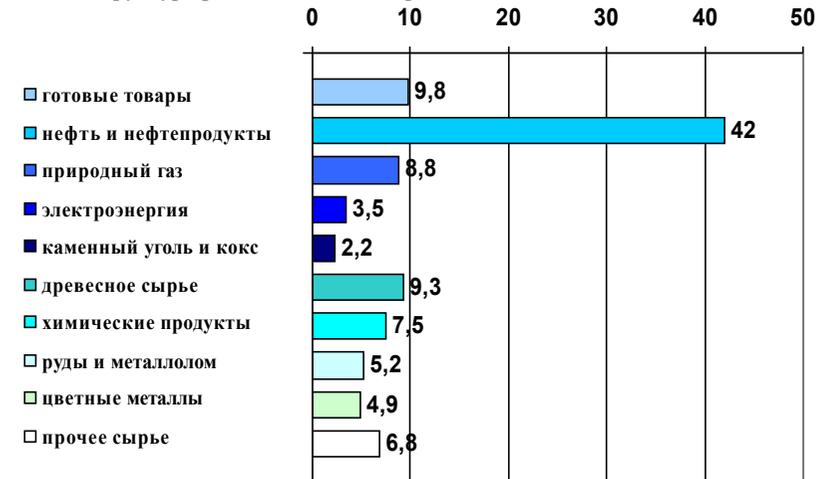
Принципиально важным является тот факт, что исторически финские и российские компании никогда не были конкурентами, а характер взаимоотношений всегда базировался на дополнении друг друга. Такая историческая основа содействует реализации стратегии совместного экспорта в третьи страны посредством:

1. прихода финских инвестиций, финских технологий в Россию,
2. повышения производительности и конкурентоспособности российских партнеров и их продукции,
3. наращивания совместного экспортного потенциала.

Критическое условие для реализации такого сценария - переход от сырьевой продукции с низкой добавленной стоимостью к разработке новых видов продукции с высокой добавленной стоимостью и высоким качеством.

Вывод: В силу исторических и географических причин российская экономика, особенно прилегающих территорий СЗФО, будет связана наиболее тесно с экономикой Финляндии. Но, чтобы иметь наибольшие выгоды от сотрудничества с Финляндией и другими Северными странами, необходим переход российской экономики от поставок сырья в Северные страны к партнерству и совместной разработке качественной продукции с высокой добавленной стоимостью.

Структура российского экспорта в Финляндию в 2005г,%



Структура российского импорта из Финляндии в 2005г,%

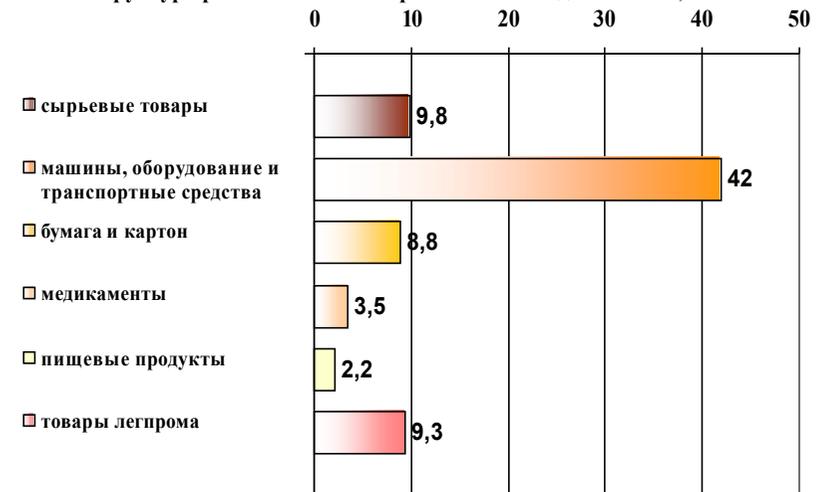


Диаграмма 3 Структура экспорта и импорта России и Финляндии

Источник: Главное таможенное управление Финляндии



Результаты оценки деловой среды в СЗФО и тенденции

Территории, входящие в состав СЗФО, имеют различия по площади, численности населения и показателю ВВП на душу населения (См. **Таблица 23**).

Таблица 23 СЗФО – распределение общего потенциала по площади, населению, ВВП на душу населения, %, 2004

№	Территория*	Площадь, %	Население, %	ВВП, %
1	С-Петербург	0.1	32,3	36
2	Калининградская обл.	0.9	6.0	4
3	Псковская обл.	1.1	5.0	3
4	Новгородская обл.	3.6	5.2	4
5	Ленинградская обл.	6.5	11.5	9
6	Мурманская обл.	8.6	7.0	9
7	Вологодская обл.	9.2	9.1	10
8	Республика Карелия	10.3	5.3	4
9	Ненецкий авт.округ	10.4	0.3	1
10	Архангельская область	24.5	10.1	9
11	Республика Коми	24.8	8.2	11

* - выделены северные территории, находящиеся в зоне влияния Северного транспортного коридора

Площадь территории СЗФО – почти 1680 тыс.км² (9.8% территории России), население - около 14.5 млн. чел. (9.9% от всего населения России).

Многие характеристики экономики Северо-Запада типичны для всех российских территорий как следствие явлений федерального масштаба.

Северо-Запад – единственный макрорегион России, имеющий непосредственную границу с Европейским Союзом и это обстоятельство означает огромный потенциал для экономического развития. Реализация этого потенциала в значительной степени тормозится рядом негативных факторов. Сильные и слабые стороны СЗФО, с точки зрения развития трансграничного бизнеса, приведены в **Таблице 24**.



Таблица 24 СЗФО: Основные предпосылки и препятствия для развития трансграничного бизнеса с Северными странами

Предпосылки	Препятствия
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Выгодное географическое расположение около границы; ▪ Наличие ресурса (рабочая сила, обладающая образованием, навыками и опытом); ▪ Наличие унаследованной системы высшего образования и научно-исследовательских учреждений в С-Петербурге, Петрозаводске, Вологде, Мурманске и Архангельске; ▪ Наличие природных ресурсов (нефть, газ, руды черных и цветных металлов, лес, биоресурсы); ▪ Наличие унаследованных 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Неравномерное распределение и низкая плотность населения и инфраструктуры; ▪ Слабая межрегиональная координация и отсутствие увязанных отраслевых политик и стратегий; ▪ Ограниченность высококвалифицированной рабочей силы и старение профессиональных кадров; ▪ Удаленность производителей и потребителей друг от друга; ▪ Упадок в сфере НИОКР, старение исследовательского потенциала;

<p>промышленных и инфраструктурных активов;</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Наличие зон концентрации производственной деятельности; ▪ Наличие портов в С-Петербурге, Мурманске и Архангельске; ▪ Наличие экспортного потенциала ведущих отраслей. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Отсутствие культуры международного сотрудничества; ▪ Бедная и изношенная инфраструктура; ▪ Узкие места и препятствия с точки зрения логистики; ▪ Недостаточное финансирование в развитие современных сетей транспорта и связи; ▪ Чрезмерное количество монополий.
---	---

Вывод: Несмотря на наличие в СЗФО как предпосылок для развития сотрудничества, так и препятствий, основным преимуществом территорий СЗФО является выгодное географическое – прилегание к границе ЕС/РФ, а основным недостатком – бедность инфраструктуры. Развитие трансграничной транспортной инфраструктуры может усиливать потенциальные выгоды, стимулируя активность трансграничного бизнеса. (См. **Таблицу 25**)

Таблица 25 Потенциальные выгоды для российских территорий СЗФО и Северных стран от развития трансграничной транспортной инфраструктуры

Потенциальная выгода	Для Северных стран	Для СЗФО
1. Реализация потенциала транзитного положения за счет интеграции транспортных систем ЕС и России	<p>Возможность реализации геополитических выгод за счет развития сектора транспортных услуг</p> 	
2. Снижение трансграничных транспортных издержек	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Снижение транспортных затрат при экспортно/импортных отношениях между Северными странами и СЗФО ▪ Привлечение транзита на транспортную инфраструктуру Северных стран, следующего на внутренние российские рынки и в обратном направлении через транспортную инфраструктуру СЗФО 	



3. Повышение качества деловой среды и культуры ведения бизнеса в России, что расширит присутствие компаний из Северных стран в России	Возможность экспорта услуг в СЗФО	Активизация бизнеса, совершенствование качества услуг, повышение конкурентоспособности за счет притока технологий, создание дополнительных рабочих мест.
4. Повышение активности инвесторов из Северных стран на растущем рынке России	Повышение инвестиционной активности финансовых институтов и компаний из Северных стран на территории СЗФО	Привлечение инвестиций из Северных стран.
5. Повышение возможности создания новых конкурентоспособных производственных мощностей в приграничных территориях Финляндии, Норвегии и России.	Перенос части производственных мощностей в приграничные территории СЗФО для повышения конкурентоспособности товаров и услуг на мировом и российском рынке за счет российских затратных преимуществ.	Создание новых производственных мощностей на Северо-Западе, создание новых рабочих мест, совершенствование технологий на основе ресурсосбережения, подготовка кадров, развитие образовательного и инновационного потенциала.
6. Расширение экспорта технологий и инноваций Северных стран в строительстве, содержании и эксплуатации транспортных инфраструктур и сетей телекоммуникаций.	Расширение экспорта технологий в области транспортных инфраструктур и сетей телекоммуникаций, повышение привлекательности транзита по маршруту Северного направления для пользователей третьих стран, реализация потенциала транзитного положения.	Повышение качества логистики за счет инноваций, совершенствования транспортных инфраструктур, улучшения деловой среды, повышения качества подготовки специалистов, снижения транспортных издержек, расширение экспорта услуг и реализации транзитного потенциала.

Вывод: Интеграция транспортных инфраструктур снижает негативное влияние граничного эффекта и затраты в экспортно-импортных отношениях, улучшает деловую среду, привлекает инвестиции, расширяет возможности для бизнеса, формируя трансграничные кластеры активности, что позитивно влияет на качество жизни населения вовлеченных территорий. Владение ресурсосберегающими технологиями должно стать конкурентным преимуществом бизнеса СЗФО, обеспечивая его продвижение на региональные

рынки, удаленные от границы. Миссия бизнеса СЗФО – принять инновационные технологии, отвечающие требованиям новой волны экономического развития и продвинуть их дальше, на восток, вглубь российской территории. Проводник инновационного бизнеса – транспортная инфраструктура направления запад-восток.

Перспективы передачи ноу-хау и создания трансграничных отраслевых кластеров: Северные страны - СЗФО

Кластеризация

Под отраслевым кластером понимается сеть, состоящая из:

- независимых производственных и сервисных организаций (включая их поставщиков),

- разработчиков технологий и ноу-хау (университеты, научно-исследовательские институты, инжиниринговые компании),
- связующих рыночных институтов (консультанты).

Перечисленные организации взаимодействуют друг с другом в рамках единой отраслевой цепочки создания конечного продукта (создания добавленной стоимости). Процесс кластеризации напоминает процесс кристаллизации.



Пример: Отраслевой кластер металлургии формируется как сеть тесного взаимодействия: поставщиков руды, угля, сталеплавильных производств, исследовательских институтов, институтов, готовящих кадры для отрасли, соответствующих министерств, транспортных операторов, производителей оборудования и т.д.

Кластерный подход к анализу структуры экономики был впервые использован при разработке промышленной политики Финляндии в 1991-1993. Дискуссии по поводу кластерного развития начались еще раньше на основе работы М.Портера «Конкурентные преимущества наций», опубликованной впервые в 1990г. Под влиянием теории Портера в Финляндии было инициировано масштабное исследование, по результатам которого был опубликован отчет «Advantage Finland – the Future of Finnish Industries» («Преимущества Финляндии – будущее финских отраслей экономики»). В работе анализировалась структура, тенденции развития и перспективы конкурентоспособности финских кластеров. После этого кластерный подход к микро- и макроэкономическим процессам стал базовым аналитическим инструментом для чиновников и управленцев всех уровней.

Многие финские оценки и прогнозы, выполненные в рамках кластерного подхода в начале 90-х, оказались пророческими, а промышленная политика на основе кластерной природы конкурентоспособных производств, принесла блестящие результаты. В последней работе, посвященной комплексному исследованию финских кластеров (опубликованной в 2001г.) методы прогнозирования были улучшены при более пристальном анализе глобальных тенденций.

«Зрелость» кластера определяется: степенью сбалансированности развития как основных, так и связанных производств и специализированного сервиса, высокой внутренней конкуренцией, научно-исследовательским и инновационным потенциалом мирового уровня, интенсивным внутрикластерным взаимодействием в рамках совместных проектов и разработок силами межотраслевых организаций.

С точки зрения формирования промышленной политики наибольший интерес представляют а)устойчивые и б)потенциальные кластеры. Например, сильный финский кластер информационных и телекоммуникационных технологий развился из потенциального кластера (обозначенного в 1992г), благодаря успешной промышленной политике. Этот кластер «выращивался» в качестве альтернативы «зрелому» лесному кластеру, ориентированному на ресурсы. Ожидания финнов полностью оправдались и сегодня в кластере информации и телекоммуникаций занято в 1.4 раза больше человек, чем в лесном. Созданные в

ответ на нужды потенциального кластера: система образования, система развития инноваций, сеть связанных производств и услуг - приобрели самостоятельную национальную ценность, создавая условия для развития устойчивых конкурентных преимуществ нации. В число ведущих фирм финских кластеров входят производственные подразделения ряда крупных транснациональных компаний: Ericsson, Siemens, Fujitsu, IBM и т.д. Это – следствие глобальной интеграции.

Сегодня создание производств в Финляндии ориентировано на использование созданных конкурентных преимуществ: квалифицированной рабочей силы, национальной инновационной системы.

Отмечается закономерность: развитие производства продукции с высокой добавленной стоимостью и активные инновационные процессы происходят в отраслях, испытывающих недостаток природных ресурсов. Например, в Финляндии недостаток собственных энергоресурсов создал спрос, а затем и предложение энергосберегающих технологий, а недостаток металлов и химикатов стимулировал углубление переработки сырья.

Ключевыми аспектами стратегического развития ведущих финских кластеров являются:

- Глобализация операций,
- Ориентация на потребителей конкретных региональных рынков,
- Увеличение сервисной составляющей продукции,
- Лидерство в новых технологиях и экспорт инжиниринговых услуг.

Общим для стратегии ведущих финских кластеров, на что делают ставку все компании лесного, машиностроительного, энергетического и транспортного кластеров является экологичность готовой продукции и технологий при ее производстве. Как известно, экологичность и ресурсосбережение всегда идут рука об руку.

Финский опыт показал, что важнейшим элементом конкурентоспособности кластеров (информации, телекоммуникаций, строительства, здравоохранения, бизнес-услуг) и постоянный рост внутреннего и внешнего спроса на и продукцию, является непрерывность инноваций.

Вывод: Экономика Финляндии готова к наступлению новой экономической волны. Построение амбициозной национальной экономической политики и наилучший в мире опыт системного и сбалансированного выстраивания отраслевых кластеров делают Финляндию ценным стратегическим партнером для России.



Перспективы распространения принципа кластеризации в СЗФО

В СЗФО сложились предпосылки для формирования кластеров, аналогичных финским, что создает возможности для развития трансграничного сотрудничества. Первый шаг – использование субподрядных схем. Углубление региональной и технологической специализации, разработка оригинальных бизнес-моделей может обеспечить конкурентоспособность общих трансграничных кластеров на мировом рынке.

Отраслевые структуры по обе стороны границы могут взаимно дополнять друг друга, что обусловлено:

1. Наличием природных ресурсов на российской стороне, которые могут использоваться более рационально на основе современных технологий, знаний и навыков, имеющихся у Северных стран;
2. Маркетинговыми сетями и навыками, наработанными компаниями Северных стран и открывающими доступ продукции и услугам компаний Северо-Запада на масштабный рынок ЕС через территорию Финляндии, и наоборот, опыт российских компаний может содействовать экспорту продукции и услуг Северных стран на внутренний рынок России через территорию СЗФО;
3. Сложение преимуществ обеих сторон может обеспечить конкурентоспособность совместных продуктов и услуг на мировом рынке.

Однако низкое качество услуг транспортного сектора и ненадежность поставок снижают возможность инноваций в области логистики, а следовательно, не позволяют сокращать транспортные издержки. В результате, российский бизнес лишается возможности полноценно участвовать в интегрированных совместных производственных схемах с западными партнерами, что не позволяет российским производителям иметь прибыльность на внешних рынках на уровне западных производителей.

Вывод: Соседние с Россией страны уже ориентированы на тенденции новой волны экономического развития (См.2.2 **Мировая экономическая доктрина**), где основным направлением становится - внедрение новых ресурсосберегающих технологий.

Принятие финских ноу-хау - вклад в решение главной задачи России - ликвидации отставания и возврат в 2010-2020гг в мировую экономику в качестве сильного игрока с учетом главных трендов следующего экономического цикла:

1. Выравнивания экономического потенциала макрорегионов за счет роста новой ресурсосберегающей технологической базы в странах Азии (направление поставок ресурсов из России в Азию)
2. Сохранение и качественное развитие западной индустриальной культуры (направление переноса технологий из Западной Европы в Россию).

В настоящее время потенциал сотрудничества российских и финских компаний не использован. Северные страны(в частности, Финляндия), вооруженные передовыми и конкурентоспособными технологиями, более важны для российского Северо-Запада, чем Северо-Запад для Северных стран.

Перспективы развития трансграничных кластеров определяются интенсивностью взаимодополняющего сотрудничества соседствующих регионов – Северных стран и СЗФО. Интенсивность и результативность этого сотрудничества определяется:

1. Отраслевыми политиками, горизонтальной координацией этих политик на территориальном, региональном, федеральном и международном уровнях, а также вертикальной координацией между территориальным, региональным, федеральным и международным уровнями;
2. Инвестиционным климатом на российской территории;
3. Наличием образованных людей и развитием образования в России для создания платформы для принятия передовых технологий и ноу-хау;
4. Наличием и развитием инфраструктур транспорта, энергетики, телекоммуникаций в СЗФО.

Бюджетная ситуация в северных территориях СЗФО

Бюджетно-финансовая политика администраций северных территорий СЗФО в последние годы игнорирует нужды инфраструктуры. В 2006г принципиальных перемен не произошло, бюджеты «проедаются» в еще большей степени, чем раньше. Финансируются лишь зарплаты и социальная сфера. Развитие экономик территорий возможно лишь за счет внешней помощи – сверху, от федерального уровня или со стороны, от бизнеса, который практически самостоятельно осваивает новые территории. Львиная доля бюджетных расходов – зарплаты работникам бюджетной сферы. Рост этих расходов объясняется проводимой в регионах модернизацией социальной политики. Однако в большинстве регионов рост расходов на социальную политику и смежные сферы обсуждаются преимущественно в контексте повышения оплаты труда и текущего переоснащения бюджетных учреждений. Судя по публичным выступлениям глав территорий, социальную направленность бюджетов они считают одним из своих главных достижений.



Считается, что закладка в бюджеты расходов на социальные нужды и передача бизнесу задачи развития инфраструктур – не худший вариант развития территории. Но при одном условии – если привлечение инвестиций ведется на системной основе, а процедуры работы с инвесторами хорошо отлажены.

Территориальные власти пытаются решать финансовые проблемы путем внедрения среднесрочного планирования и новых и инструментов управления бюджетами.

Бюджетная политика российских территорий отвечает модели, установленной федеральным центром. Собственные доходы территорий максимально урезаются, а консолидированный бюджет директивно распределяется сверху вниз по знакомой с советских времен веерной схеме, где каждому следующему уровню достается все меньше возможностей и финансовой самостоятельности. На верхних уровнях пирамиды денег скапливается достаточно, но федеральные и территориальные власти, не видя реальных потребностей регионов, не могут придумать этим средствам более продуктивного применения, чем повышение зарплат, жилищных субсидий и реконструкция заметных объектов, например, театров. Понятно, что от подобных инвестиций ждать отдачи не приходится. Подобный подход фактически устраняет стимулы к экономической активности на всех уровнях бюджетной системы.

Территориальные власти сами не стремятся искать внутренних источников развития и не дают это делать муниципалитетам. Структура бюджетного распределения доходов по уровням бюджетов в настоящее время устроена таким образом, что развитием можно заниматься на 90% на федеральном уровне, на 9% на уровне субъекта федерации и на 1% - на уровне муниципалитетов. Это соотношение отражает распределение бюджетных средств.

Федеральный центр, ограничивая доходную базу территорий должен, по логике, возвращать часть перераспределенных доходов обратно в территории на восстановление инфраструктуры и развитие экономики. Однако на практике капвложения за счет федерального бюджета незначительны и касаются преимущественно дорожного строительства. Инженерную инфраструктуру бюджеты практически не финансируют. Стремительно деградирующая инфраструктура создает большие проблемы населению, бизнесу и снижает инвестиционную привлекательность территорий.

Таблица 26 приводит параметры бюджетов северных территорий СЗФО, находящихся в зоне влияния Северного транспортного коридора.

Вывод: Ориентация бюджетов на социальную сферу не позволяет территориям стимулировать экономический рост и решать проблемы инфраструктуры. Капитальные расходы в регионах ограничиваются содержанием бюджетных

учреждений и частичным ремонтом дорог. Другие капвложения, даже жизненно важные для экономического развития территорий, как правило, не производятся. В результате, рост стоимости электроэнергии, тепла и транспортных издержек, лишает территориальные экономики конкурентоспособности. Надежды на развитие инфраструктур власти территорий связывают с федеральным бюджетом и внебюджетными источниками.

Постановка социальных задач выше задач развития экономики ставит под угрозу перспективный рост и укрепление экономики - единственную основу для стабильного социального благополучия населения.

Таблица 26 Параметры бюджетов северных территорий СЗФО, находящихся в зоне влияния Северного коридора, млн. руб, 2006г.

Регион	Доходы бюджета	Расходы бюджета	Расходы на социально-культурную сферу	% доли расходов на социально-культурную сферу
Мурманская область	15773	16175	4205	26%
Республика Карелия	10564	11588	4368	38%
Архангельская область	17900	19150	7851	41%
Ненецкий Автономный Округ	3983	4580	-	-
Республика Коми	19978	21292	7086	35%

4.4 Баренц Регион

Пример сотрудничества Северных стран и территорий СЗФО - сотрудничество в рамках Баренцева Евро-Арктического Региона (БЕАР), официальное начало которому было положено в 1993г, когда Россия, Финляндия, Норвегия, Швеция, Дания, Исландия и Комиссия ЕС подписали договор о сотрудничестве под названием «Киркенесская Декларация». Взаимодействие началось сразу на двух уровнях: межправительственном (Баренцев Евро-Арктический Совет) и межрегиональном (Баренцев Региональный Совет). Поскольку регион Баренцева



моря со времен Второй мировой войны был зоной геополитических интересов разных стран, то за основу стабильности в Регионе была положена идея - тесное взаимовыгодное сотрудничество способствует снижению напряженности. Осознание идентичности через выявление сходств - главный объединяющий принцип для территорий-партнеров Баренц-сотрудничества.

В состав Баренц Региона входят:

- 8 территорий Северных стран: губернии Нурланд, Тромс и Финнмарк (Норвегия), Нуррботтен и Вестерботтен (Швеция), Лапланд, Нурра Остерботтен и Кайну (Финляндия)
- 5 российских территорий: Мурманская и Архангельская области, Ненецкий автономный округ, республики Карелия и Коми.

В ближайшие 10-15 лет направления развития территорий Баренц Региона окажут воздействие на 6 млн. человек местного населения и повлияют на экономику соседних регионов. Поэтому выбор правильного направления развития северных территорий исключительно важен. Принципиальным вопросом становится разработка общей стратегии экономического роста в этом разнообразном и сложном Регионе.

Принятая многосторонняя Стратегия Баренц региона и план действий на 2005-2010гг. ориентированы на экономический рост в соответствии с положениями концепции «Северное измерение». Главная задача Стратегии - преодоление сложностей, вызванных различиями в стратегических подходах территорий, государств и отдельных заинтересованных групп.

Объединяющая Стратегия требует дискуссий для достижения консенсуса по широкому кругу вопросов, учитывая:

- различия в базовых ценностях, отношениях, технических стандартах, политических и законодательных системах,
- отсутствующие связи в направлении восток-запад,
- конфликтующие интересы по использованию ресурсов.

Наибольший эффект в экономическом развитии может быть достигнут при пространственном планировании, охватывающем всю территорию Баренц Региона, что не может быть заменено суммой планов в рамках административных границ отдельных территорий. Подобный масштабный подход особенно важен при создании транспортной системы Баренц Региона, как будущей логистической платформы транзитного трансконтинентального сообщения Америка – Северная Европа – Азия.

Координация программ Региона с программами национальных уровней и программами уровня ЕС имеет фундаментальную важность. Важно выявить, какая поддержка может быть оказана программам регионального уровня, отвечающим

национальным и международным стратегическим целям.

Для реализации Стратегии и Плана действий Баренц Региона необходимы два условия:

- 1 Региональное сотрудничество, основанное на добровольных действиях территории участников,
- 2 Подчинение территорий ограничениям, накладываемым национальными политиками, законодательствами и правилами.

Как следствие этих условий, единственно возможный вариант действий для партнеров Баренц Региона - усиление влияния на национальные и над-национальные уровни через общие координированные действия партнеров.

Главная цель Стратегии Баренц Региона до 2010г – обеспечение экономического роста и социального развития через компетентную деятельность и рациональное использование ресурсов Региона для повышения его конкурентоспособности на мировом рынке.

Всем территориям, входящим в состав Баренц Региона, присущи общие характеристики, которые положены в основу Стратегии. (См. **Таблицу 27**).

Общие цели Стратегии отражены в пакете из пяти секторальных программ:

- Четыре программы сфокусированы на отраслях, использующих природные ресурсы: лесная, горнодобывающая, нефтегазовая, туризм.
- Пятая программа нацелена на развитие транспортных связей в направлении запад-восток.

Конкретные действия в рамках программ построены на объединении четырех компонентов, обеспечивающих устойчивость результатов:

- 1 Промышленное развитие и создание транспортных связей через границу, устраняющих граничный эффект;
- 2 НИОКР;
- 3 Сохранение окружающей среды и ее благоустройство;
- 4 Продвинутое образовательные программы.

Результат некоторых из этих компонентов может быть умножен путем объединения усилий образовательных и исследовательских учреждений, государственных организаций и бизнеса. Акцентируется внимание на необходимости привлечения молодежи к реализации программ. Это подразумевает необходимость мер, удерживающих молодежь от миграции из Региона, так и мер, привлекающих образованную и предприимчивую молодежь из других регионов.

Ключевой вопрос стратегии Баренц Региона - реализация концепции



транспортного коридора Запад-Восток. Первостепенные задачи:

- Максимально использовать потенциал железнодорожного маршрута «Баренц Линк»
- Выявить потребности и недостающие связи для пропуска транзита в самом ближайшем будущем.

Работа проводится в рамках проекта «Устойчивое развитие транспорта в Баренц Регионе (STBR)», финансируемого программой INTERREG IIIВ.

Основные задачи проекта STBR:

- Развитие сотрудничества при транспортном планировании,
- Повышение общего понимания транспортных проблем в Регионе,
- Формирование общего видения Региона как единой транспортной области в сознании всех, кто планирует и принимает решения по развитию транспорта, а также, среди представителей администраций и бизнеса,
- Продвижение устойчивого развития транспорта в Регионе.

Таблица 27 Общие характеристики, присущие всем территориям, входящим в состав Баренц Региона и положенные в основу общей Стратегии Баренц Региона

Общая характеристика	Содержание
Зависимость от решений, принимаемых центральными правительствами	Территории Баренц Региона имеют периферийное расположение и традиционно зависят от политических решений, принимаемых центральными правительствами.
Сырьевая ориентация экономик территорий Баренц Региона	Большая часть природных ресурсов добывается с низким уровнем переработки в продукты с более высокой добавленной стоимостью. Более глубокая переработка сырья могла бы повышать добавленную стоимость и содействовать развитию экономики в территориях.
Недостаток влияния территорий на вопросы, связанные с разработкой полезных ископаемых	Несмотря на то, что территории, входящие в состав Баренц Региона богаты природными ресурсами, они ограничены в оказании влияния на вопросы, связанные с разработкой этих природных ресурсов. Решения относительно инвестиций в разработку месторождений, обогащение и переработку принимаются властями и бизнесом на национальном или транс-национальном уровнях. При этом территориальные интересы часто игнорируются.
Негативное экологическое воздействие от сырьевой деятельности	Разработка природных ресурсов и их обогащение, как правило, создают негативное воздействие на окружающую среду вплоть до реальных угроз в случае недостатка контроля и соответствующих экологических мероприятий.
Наличие социальных проблем	<p>Наличие таких проблем социальной несбалансированности как:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ безработица и отток активного населения в течение продолжительного периода времени, ▪ неблагоприятная гендерная структура, когда женщины представлены в меньшинстве, в том числе, на постах, связанных с принятием решений. <p>Модернизация, расширение или перенос перерабатывающих промышленных мощностей с использованием новых технологий к месту добычи сырья, могли бы создать позитивное влияние на социальный сектор.</p>

Вывод: Объединяющими характеристиками для территорий, входящих в состав

Баренц Региона являются следующие:



- периферийное и удаленное положение,
- суровые климатические и природные условия, ранимость арктических и суб-арктических экосистем,
- менее развитые инфраструктуры,
- ряд общих неблагоприятных социально-экономических характеристик

(отток образованной молодежи, более высокий уровень безработицы и др.)

Общность проблем территорий подразумевает общность целей.

Стратегия Баренц Региона до 2010г соответствует трендам новой волны экономического развития: основным направлением экономического развития является рациональное ресурсопользование и развитие транзитных транспортных услуг.



Северные страны

Королевство Норвегия: Территория 385.2 тыс. км², население 4. 6 млн. чел. (2006) Норвегия не является членом ЕС, но она - часть общего европейского рынка через участие в договоре о Европейском экономическом пространстве между странами ЕС и членство в Европейской ассоциации свободной торговли. Законодательство Норвегии, регулирующее международные торговые отношения, полностью гармонизированы с законодательством ЕС.

Норвегия: Динамика основных социально-экономических показателей

Показатели	2000	2005
Население, млн. чел.	4.48	4.64
Валовой Внутренний Продукт Провинции, \$ млрд.	221,2	283,9
ВВП на душу населения, \$ тыс	49.3	62.0
Продолжительность жизни, лет	78.7	80.1
Экспорт, \$ млрд	103. 3	129. 8
Импорт, \$ млрд	37.1	80.4
Уровень автомобилизации*	413	429
Число погибших в ДТП, чел.	340	240

*) – количество легковых автомобилей на 1000 человек населения

Норвегия: Количество транспортных средств, тыс

Тип транспортного средства	1995	2000	2005
Грузовые	183. 9	233.2	284. 0
Автобусы	32. 5	36. 6	30. 6
Легковые	1 684. 6	1 851. 9	1 977. 9

Норвегия: Протяженность транспортных сетей, тыс. км

Сети	2005
Железнодорожная	4.08
Автодорожная, общего пользования, в т.ч. по значениям:	92. 8
Национального	27 274
Регионального	27 049
Местного	38 542

Влияние Транспортного Коридора на экономику Норвегии: Коридор позволит

реализовать потенциал благоприятного географического положения и развивать сегмент транзитных услуг в северной части Норвегии.

Вывод: ВВП Норвегии стабильно растет и пропорционально ему растет продолжительность жизни населения и его численность. Уровень автомобилизации высок, но число погибших стабильно сокращается.

Королевство Швеция: Территория – 449. 9 тыс. км², население – 9. 1 млн чел (2006)

Швеция вошла в состав ЕС в 1995г. Северный транспортный коридор проходит по территории Северной Швеции. Транспортная инфраструктура Швеции интегрирована в систему TEN, что означает выход на рынок ЕС для всех территорий, связанных инфраструктурой Коридора.

Швеция: Динамика основных социально-экономических показателей

Показатели	2000	2005
Население, млн. чел.	8.9	9.0
Валовой Внутренний Продукт Провинции, \$ млрд.	287.5	354.1
ВВП на душу населения, \$ тыс	25.0	26.7
Продолжительность жизни, лет	78.0	80.0
Экспорт, \$ млрд	103.4	125.0
Импорт, \$ млрд	86.5	106.9
Уровень автомобилизации*	450	459
Число погибших в ДТП, чел.	591	440

*) – количество легковых автомобилей на 1000 человек населения

Швеция: Количество транспортных средств

Тип транспортного средства	1995	2000	2005
Грузовые	307. 7	374. 3	461.7
Автобусы	14.6	14.4	13.5
Легковые	3 630. 7	3 999. 3	4 156. 6

Швеция: Протяженность транспортных сетей, тыс. км

Сети	2005
Железнодорожная	17.0
Автодорожная, общего пользования, в т.ч. по значениям:	98.3
Автомагистрали	4.9



Национального	10.5
Главные дороги	11.0
Местного	71.9

Влияние Транспортного Коридора на экономику Швеции: Коридор позволит реализовать потенциал благоприятного географического положения и развивать сегмент транзитных услуг в северной части Швеции.

Вывод: За период с 1995 по 2005г ВВП Швеции стабильно растет, продолжительность жизни высока, численность населения также увеличивается. Уровень автомобилизации высок, но число погибших стабильно сокращается.

Республика Финляндия: Территория – 338. 2 тыс. км2, население – 5. 3 млн. человек.

Финляндия вошла в состав Европейского Союза в 1995г. Транспортная инфраструктура этой части Коридора интегрирована в систему TEN, что означает выход на единый рынок Европейского Союза для всех территорий, связанных инфраструктурой Коридора.

Финляндия: Динамика основных социально-экономических показателей

Показатели	2000	2005
Население, млн. чел.	5.17	5.25
Валовой Внутренний Продукт Провинции, \$ млрд.	163.3	193.2
ВВП на душу населения, \$ тыс	31.5	36.8
Продолжительность жизни, лет	77,5	78,8
Экспорт, \$ млрд	61.1	64.7
Импорт, \$ млрд	45.5	58.0
Уровень автомобилизации*	412	448
Число погибших в ДТП, чел.	396	379

*) – количество легковых автомобилей на 1000 человек населения

Финляндия: Количество транспортных средств, тыс.

Тип транспортного средства	1995	2000	2005
Грузовые	48.5	65.2	87.2
Автобусы	8. 1	9. 9	10. 9
Легковые	1 900. 8	2 134. 7	2 430. 3

Финляндия: Протяженность транспортных сетей, тыс. км

Сети	2005

Железнодорожная, общего пользования	5.75
Автомобильная, общего пользования, в т.ч.:	78.2
Автомобильные магистрали	0.65
Главные дороги	13.3
Местные дороги	51.1

Влияние Транспортного Коридора на экономику Финляндии: Коридор позволит реализовать потенциал благоприятного географического положения и развивать сегмент транзитных услуг в северной части Финляндии.

Вывод: ВВП Финляндии стабильно растет и пропорционально ему растет продолжительность жизни населения и его численность. Уровень автомобилизации высок, но число погибших стабильно сокращается.

Общие характеристики Северных стран

Общей характеристикой для всех Северных стран является высокое качество жизни, которое складывается из следующих компонентов:

- Продолжительность жизни
- Стабильный прирост численности населения
- Высокий уровень мобильности (автомобилизации)
- Низкий уровень дорожной аварийности, что говорит о способности Северных стран решать комплексные проблемы, требующие сотрудничества по горизонтали (социальных групп) и по вертикали (согласованность политик на всех уровнях власти)
- Самая низкая в мире коррупция
- Системы образования, признанные лучшими в мире
- Системы ресурсосбережения, признанные лучшими в мире
- Северные страны создали первый в мире либерализованный рынок электроэнергии - цены определяются соотношением спроса и предложения, что доказало: при открытой конкуренции электроэнергия производится с максимальной эффективностью, а от этого выигрывает потребитель, что говорит об умении использовать рыночные механизмы в инфраструктурном секторе.
- Полная реализация потенциала интеллектуального потенциала населения
- Инновационный тип экономик

Задача: более полная реализация потенциала географического положения в партнерстве с Россией.

Вывод: Северные страны имеют сходства, основными из которых являются высокое качество жизни и ее продолжительность.

Именно это качество является основным аргументом в пользу сотрудничества с



Северными странами, их опыт - содержат огромный потенциал для развития российских территорий, учитывая функцию транспортного коридора связывать экономики и создавать эффект «сообщающихся сосудов». Это свойство

транспортного коридора критически важно для российской стороны.

Потенциальные выгоды для российских территорий от партнерства с Северными странами приведены в Таблице 28.

Таблица 28 Потенциальные выгоды для российских территорий от партнерства с Северными странами

Потенциал	Для Северных стран Россия – это рынок для экспорта:	Для российских территорий Северные страны это:		
Управленческий	Управленческого ноу-хау	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Модель амбициозной промышленной политики на основе кластерной природы конкурентоспособных производств ▪ Модель государственного аппарата с самой низкой в мире коррумпированностью ▪ Модель эффективной инновационной национальной политики 		
Образовательный	Образовательных услуг	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Модель системы образования, признанной лучшей в мире 		
Инновационный	Инновационных технологий	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Модель системы сотрудничества государства и университетов: финансирование научных исследований на конкурсной основе ▪ Модель системы взаимодействия государства, научных организаций и бизнеса по развитию инноваций ▪ Опыт создания и модель функционирования результативных технопарков: 23 парка, где работают 32 тыс. специалистов (Финляндия) 		
Ресурсосбережение	Ресурсосберегающих технологий	Норвегия: Опыт использования возобновляемых источников энергии, стимулирования потребителей к ресурсосбережению (стимулирующее налогообложение)	Швеция: Опыт исследований в сфере возобновляемых источников энергии Стимулирование потребителей к ресурсосбережению: государственные гранты, налоговые льготы.	Финляндия: Опыт использования в энергетике торфа, отходов, производство этанола из древесины, масштабное производство оборудования для заводов, производящих альтернативные источники энергии
Рациональное пользование природными ресурсами	Высоких технологий в сфере пользования природными ресурсами и	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Опыт добычи углеводородов на шельфе Арктики ▪ Опыт контроля деятельности по пользованию ресурсами ▪ Опыт природоохранных мероприятий при добыче углеводородов на шельфе, при пользовании лесными ресурсами 		



	экологического контроля	
Реализация выгод географического положения	Технологий в транспортном секторе, логистических услуг, технологий обеспечения транспортной безопасности	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Опыт транспортного стратегического планирования, координация видов транспорта ▪ Опыт обеспечения высокой безопасности дорожного движения при высоких уровнях автомобилизации ▪ Опыт функционирования интермодальных терминалов ▪ Опыт производительной работы морских портов ▪ Технологии строительства и рационального экологичного зимнего содержания автомобильных дорог ▪ Опыт развития услуг для пользователей (телематика, придорожный сервис)

Вывод: Российская сторона имеет возможность перенимать у Северных стран опыт в различных сферах деятельности для реализации имеющегося потенциала.

Для российской стороны исключительную важность представляет партнерство со странами, обеспечившими экономический рост путем развития высоких технологий и индустрии знаний.

Экспорт, \$ млн	851,5	812,6	1569,8
Импорт, \$ млн	229,5	142,1	211,9
Уровень автомобилизации	115	143	192
Число погибших в ДТП, чел	140	106	115

*) – количество легковых автомобилей на 1000 человек населения

Северные территории российской части Баренц Региона

Мурманская область: Территория области - 144,9 тыс. км, население области – 0.86 млн. человек. Область граничит с Норвегией и Финляндией (ЕС)

Мурманская область: Динамика социально-экономических показателей

Показатели	1995	2000	2005
Население, млн. чел.	1.04	0.92	0.86
Валовой Внутренний Продукт, \$ млрд.	2,4	2,4	4,1 (2004)
ВВП на душу населения, \$ тыс	2.31	2.59	4.70 (2004)
Продолжительность жизни, лет	63	64,8	64

Мурманская область: Количество транспортных средств, тыс

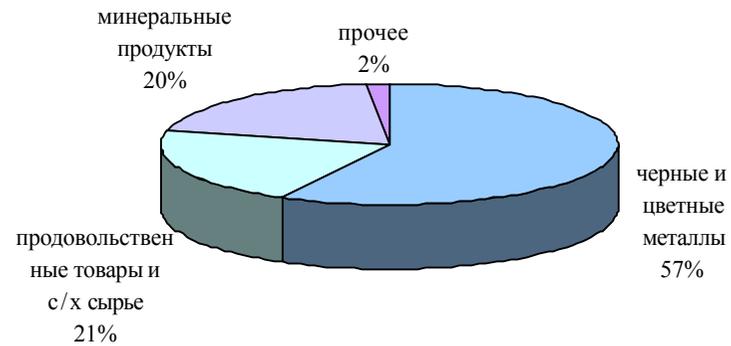
Тип транспортного средства	1995	2000	2005
Грузовые	14.8	10.1	10.9
Автобусы	3.1	2.6	2.4
Легковые	99.2	106.2	108.8

Мурманская область: Протяженность транспортных сетей, тыс. км

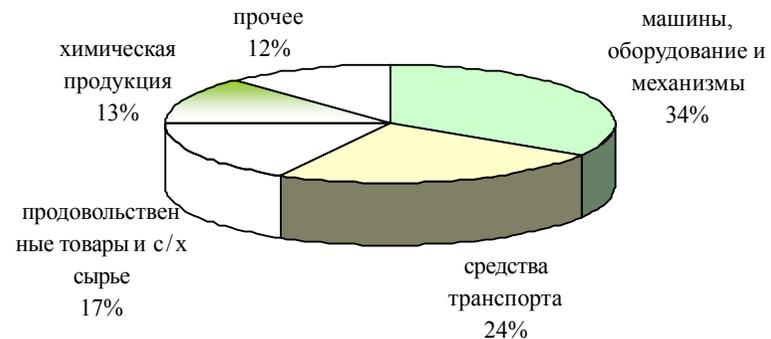
Сети	1995	2000	2005
Железнодорожная, общего пользования	0,93	0,89	0,87
Автомобильная, общего пользования	2.5	2.6	2.6
в т.ч.: федеральные	0,3	0,3	0,5



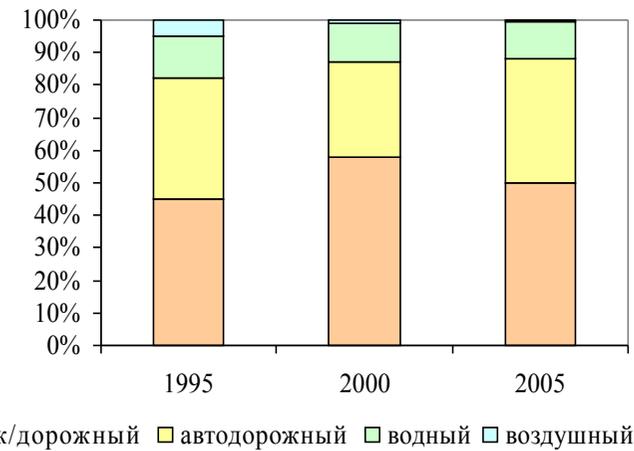
Мурманская область: Структура экспорта в стоимостном выражении, %, 2004



Мурманская область: Структура импорта в стоимостном выражении, %, 2004



Мурманская область: Распределение грузовых перевозок по видам транспорта



Мурманская область: Распределение инвестиций среди транспортных инфраструктур

Транспорт	2005
Всего, в том числе:	100%
Железнодорожный	23,4
Автодорожный	0,4
Морской	40,4
Воздушный транспорт	0,8

Влияние Транспортного Коридора на экономику и социальный сектор Мурманской области



Мурманская область находится в самом выгодном положении, имея границу сразу с двумя Северными странами – Норвегией и Финляндией (ЕС). Развитие транспортных сообщений и делового сотрудничества с соседними странами может позволить достичь позитивного эффекта от сотрудничества быстрее, чем территории, более удаленные от границы.

Вывод: Население Мурманской области сокращается и это основная угроза для ее экономики. Рост ВВП пока не оказывает позитивного влияния на качество жизни, ее продолжительность сокращается. Уровень автомобилизации растет быстрыми темпами и пропорционально росту парка транспортных средств растет число погибших на дорогах.

Республика Карелия: Территория - 180.5 тыс. км², население – 0.71 млн. человек. Имеет общую границу с Финляндией (ЕС)

Республика Карелия: Динамика социально-экономических показателей

Показатели	1995	2000	2005
Население, млн. чел.	0.77	0.73	0.70
Валовой Внутренний Продукт, \$ млрд.	1,81	1,2	1,9
ВВП на душу населения, \$	2.3	1.6	2.8
Продолжительность жизни, лет	61,7	62	62,5
Экспорт, \$ млн	633,1	589.0	
Импорт, \$ млн	176,5	167.0	
Уровень автомобилизации	110	149	195
Число погибших в ДТП	116	148(1999)	132

*) – количество легковых автомобилей на 1000 человек населения

Республика Карелия: Количество транспортных средств, тыс

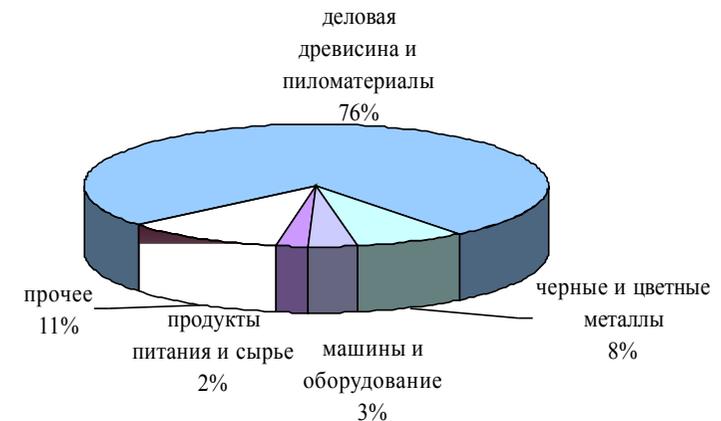
Тип транспортного средства	1995	2000	2005
Грузовые	23.0	14.6	14.7
Автобусы	3.3	2.4	2.3
Легковые	99.2	11.5	13.7

Республика Карелия: Протяженность транспортных сетей, тыс. км

Сети	1995	2000	2005
Железнодорожная, общего	2.8	2.7	2.2

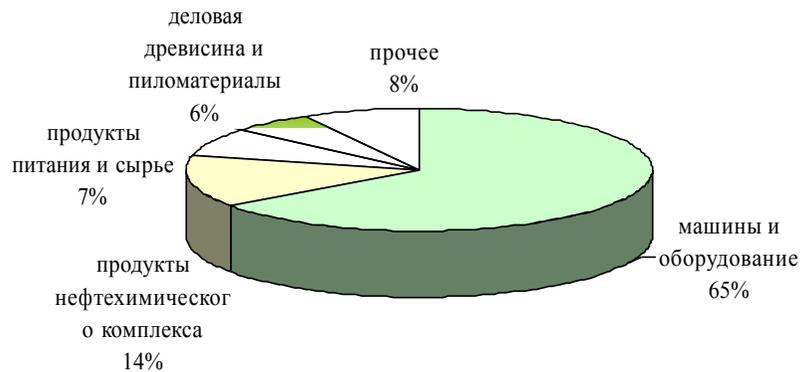
пользования			
Автомобильная, общего пользования	13.4	7.7	7.8
в т.ч.: федеральные	0.7	0.7	0.7

Республика Карелия: Структура экспорта в стоимостном выражении, %, 2004



Республика Карелия: Структура импорта в стоимостном выражении, %, 2004





Республика Карелия:

Распределение инвестиций среди транспортных инфраструктур, 2005

Транспорт	2005
Всего, в том числе:	100%
Железнодорожный	60,6
Автомобильный	1,0
Водный	23,1
Воздушный	0,3
Вспомогательная инфраструктура	13,1

Влияние Транспортного Коридора на экономику и социальный сектор Республики Карелия

Республика Карелия находится в выгодном положении, имея границу с Финляндией (ЕС). Роль Карелии как транзитной территории на торговых маршрутах, соединяющих рынки ЕС и внутренние российские территории, выход к морским портам через инфраструктуру Коридора, усиливают потенциал Республики, создавая благоприятные возможности для развития экономики, социальной сферы и повышения качества жизни населения.

Развитие транспортных сообщений и делового сотрудничества с соседними странами может позволить достичь позитивного эффекта от сотрудничества быстрее, чем территориям, более удаленным от границы.

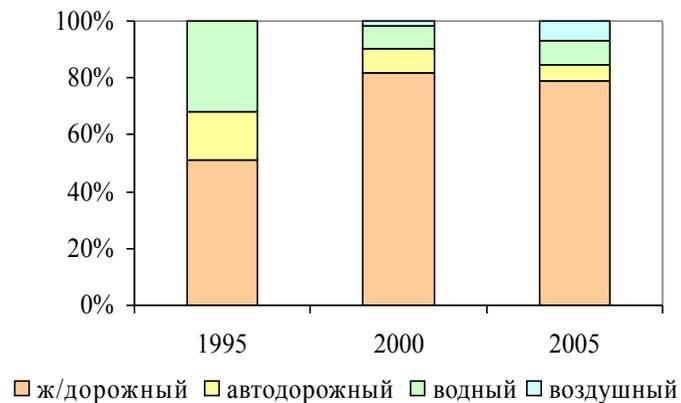
Вывод: Население республики Карелия сокращается. Рост ВВП не оказывает позитивного влияния на качество жизни, поскольку ее продолжительность коротка. Уровень автомобилизации растет быстрыми темпами и пропорционально росту парка транспортных средств растет число погибших на дорогах.

Архангельская область: Территория - 587.4 тыс.км2, население – 1.3 млн. человек.

Архангельская область: Динамика социально-экономических показателей

Показатели	1995	2000	2005
Население, млн. чел.	1.49	1.39	1.29
В т.ч. Ненецкий автономный округ, тыс.	44,5	42	42
Валовой Внутренний Продукт Архангельской области, \$ млрд	3,2	2,6	5,5 (2004г)
В т.ч. Ненецкий автономный округ, \$ млрд		0,5	1,5 (2004г)
ВВП на душу населения, \$ тыс	2.08	1.90	4.19 (2004)
Продолжительность жизни, лет	63	63	62.5
Экспорт, \$ млн	711,7	1037	711,7

Республика Карелия: Распределение грузовых перевозок по видам транспорта



Импорт, \$ млн	124,6	132	124,6
Уровень автомобилизации Архангельская область	68	99	129
Уровень автомобилизации НАО	н/д	н/д	278
Число погибших, чел	182	227	272

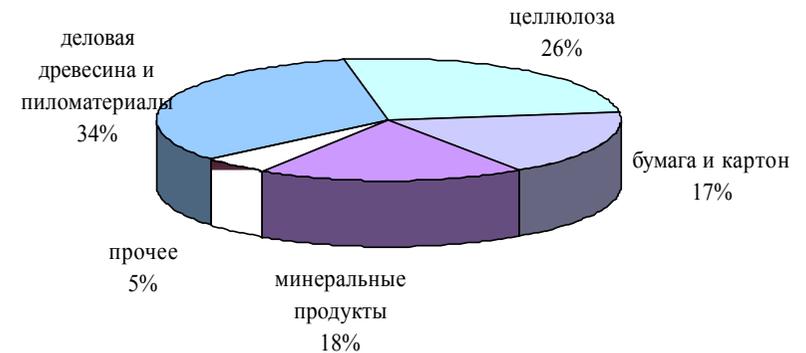
Архангельская область: Количество транспортных средств, тыс

Тип транспортного средства	1995	2000	2005
Грузовые	18.5	23.8	26.6
Автобусы	3.9	4.7	5.2
Легковые	103.3	131.3	166.5

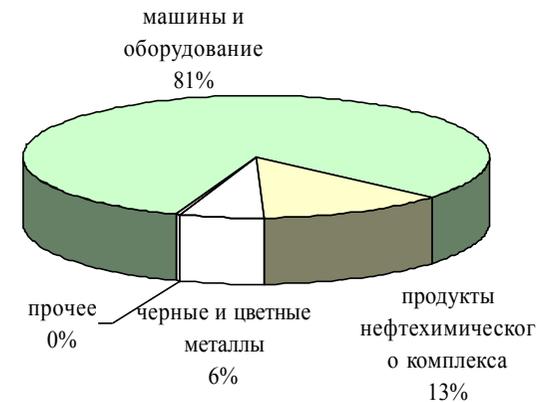
Архангельская область: Протяженность транспортных сетей, тыс км

Сети	1995	2000	2005
Железнодорожная, общего пользования	1.76	1.76	1.78
Автомобильная, общего пользования	7.2	8.5	8.4
в т.ч.: федеральные	0.57	0.57	0.57
Внутренние водные пути	3.78	2.88	3.39

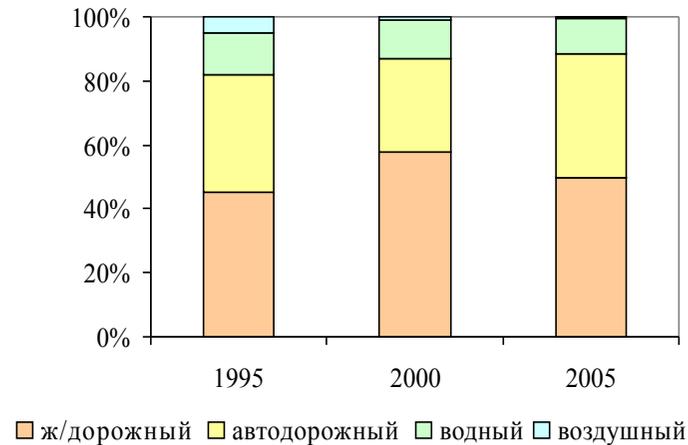
Архангельская область: Структура экспорта в стоимостном выражении, %, 2004



Архангельская область: Структура импорта в стоимостном выражении, %, 2004



Архангельская область: Распределение грузовых перевозок по видам транспорта



Архангельская область:

Распределение инвестиций среди транспортных инфраструктур, 2005

Транспорт	2005
Всего, в том числе:	100%
Железнодорожный	58,89
Автодорожный	3,70
Морской	4,88
Внутренние водные пути	1,77
Воздушный транспорт	2,60

Влияние Транспортного Коридора на экономику и социальный сектор Архангельской области

Развитие транспортной инфраструктуры Коридора будет способствовать оживлению экономики и повышению уровня жизни населения всей Архангельской области, хотя область находится в менее выгодном положении, чем соседние республика Карелия и Мурманская область, непосредственно граничащие с Северными странами. Реализация транзитных выгод зависит от развития транспортной инфраструктуры в соседних территориях.

Вывод: Население Архангельской области сокращается. Рост ВВП не оказал позитивного влияния на качество жизни, поскольку тенденция сокращения продолжительности жизни сохраняется. Уровень автомобилизации растет быстрыми темпами и пропорционально росту парка транспортных средств растет смертность на дорогах.

Республика Коми: Территория - 415,9 тыс. км², Население – 0.99 тыс. человек.

Республика Коми:

Динамика изменения основных социально-экономических показателей

Показатели	1995	2000	2005
Население, млн. чел.	1.15	1.05	0.99
Валовой Внутренний Продукт Республики, \$ млрд.	4,3	2,7	6,6
ВВП на душу населения, \$ тыс	3.66	2.60	6.7
Продолжительность жизни, лет	61,6	64	62,3
Экспорт, \$ млн	614,5	1145,1	839,1
Импорт, \$ млн	269,4	159,1	231,5
Уровень автомобилизации	80	118	161
Число погибших в ДТП	217	157	232

*) – количество легковых автомобилей на 1000 человек населения

Республика Коми: Количество транспортных средств, тыс

Тип транспортного средства	1995	2000	2005
Грузовые	20.5	42.6	45.3
Автобусы	5.0	10.7	7.1
Легковые	91.6	123.5	159.2

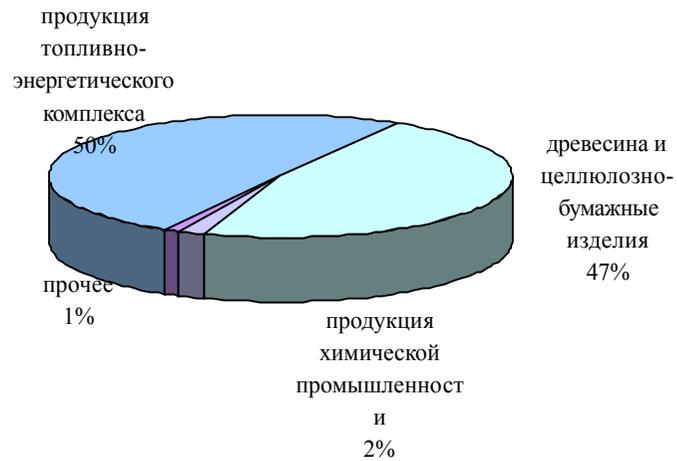
Республика Коми: Протяженность транспортных сетей, тыс км

Сети	1995	2000	2005
Железнодорожная, общего пользования	1,76	1,76	1,76
Автодорожная, общего пользования, в т.ч.:	4,8	6,0	6,0
с твердым покрытием	4.0	5.2	5.2
Внутренние водные пути	3,1	2,8	4,1

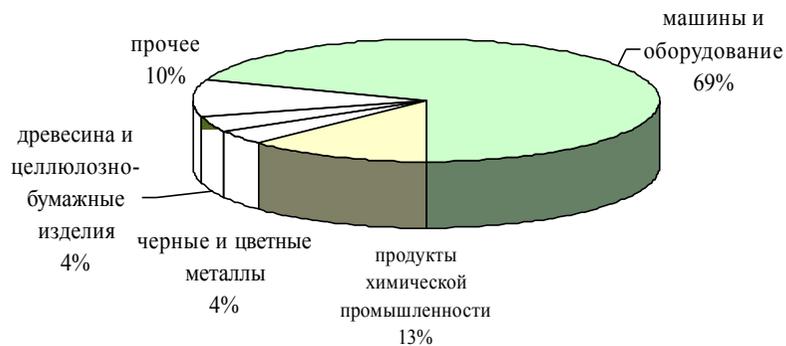


Трубопроводный	3,9	4,4	4,5
----------------	-----	-----	-----

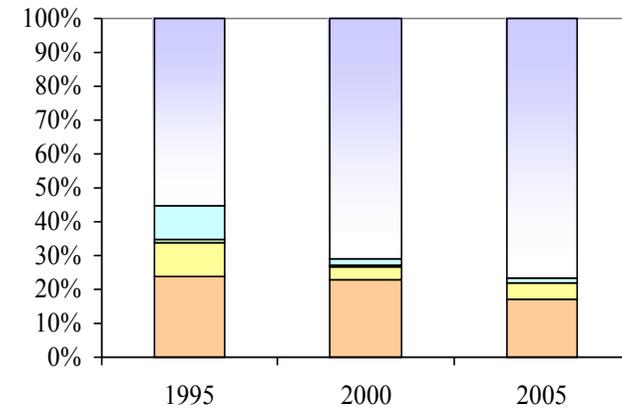
Республика Коми: Структура экспорта в стоимостном выражении % 2004



Республика Коми: Структура импорта в стоимостном выражении %, 2004



Республика Коми: Распределение грузовых перевозок по видам транспорта



■ ж/дорожный ■ автодорожный ■ водный
■ воздушный ■ трубопроводный

Республика Коми:

Распределение инвестиций среди транспортных инфраструктур, 2005

Транспорт	2005
Всего, в том числе:	100%
Железнодорожный	4,4
Автодорожный	0,2
Внутренние водные пути	0,05
Воздушный	0,1
Трубопроводный	95,0
Вспомогательная инфраструктура	0,25



Влияние Транспортного Коридора на экономику и социальный сектор Республики Коми

Из всех российских территорий Баренц Региона республика Коми находится в наименее выгодном положении, не имея, ни морских портов, ни непосредственной границы с Северными странами. Все экспортно-импортные потоки обслуживаются железнодорожным транспортом.

Для Республики критическое значение имеют проекты развития дорожной сети. реализация проекта «Белкомур» и обеспечение выхода к морским портам Белого, Баренцева и Балтийского морей (через заверченный участок Ледозеро-Кочкома в Карелии). Обслуживание транзита из внутренних территорий Урала, Сибири, Казахстана в северные порты создаст импульс для развития экономик Республики и соседних территорий.

Вывод: Население республики Коми сокращается. Рост ВВП не оказал позитивного влияния на качество жизни, поскольку ее продолжительность имеет тенденцию к сокращению. Уровень автомобилизации растет быстрыми темпами и пропорционально росту парка транспортных средств растет смертность на дорогах.

2 Баренц Регион: Некоторые социально-экономические показатели территорий в зоне влияния Северного транспортного коридора и выводы

Сравнение некоторых социально-экономических показателей территорий Баренц Региона показывает наличие ярко выраженного граничного эффекта (См. **Таблицу 29**).

Ситуация во всех территориях на российской стороне Баренц Региона схожа, имея общие тенденции:

- Сокращение продолжительности жизни на фоне роста ВВП и доходов на душу населения. Следовательно, доход не главный фактор, определяющий качество жизни.
- Тревожным фактом является рост числа погибших на дорогах на фоне растущего уровня автомобилизации.

Ситуация в соседних Северных странах показывает обратное явление: позитивное влияние доходов на продолжительность жизни и способность сообщества снижать рост дорожной аварийности на фоне высокого уровня автомобилизации.

Таблица 29 Сравнение некоторых социально-экономических показателей территорий, расположенных в зоне влияния Северного транспортного коридора

	Северные страны	Российские территории Баренц Региона, в т.ч:	Мурманская область	Республика Карелия	Архангельская Область (с НАО)	Республика Коми
I. РЕСУРСЫ:						
Территория, тыс. км ²	1173.3	1328.7	144.9	180.5	587.4	415.9
Население, млн. человек	19.0	3.84	0.86	0.70	1.291	0.99
II. СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ:						
ВВП территории, \$млрд.	831.2	16.5	4.1	1.9	5.5	5.0
ВВП на душу населения, \$ тыс	41.8	4.1	4.7	2.8	4.2	5.03
Средняя продолжительность жизни, лет	79.6	62.9	64.0	62.5	62.5	62.7
III. ТРАНСПОРТ						
Протяженность сети автомобильных дорог общего пользования, тыс.км	269.3	25.1	2.6	7.8	8.4	6.3
Протяженность сети железных дорог, тыс.км	26.8	5.1	0.87	0.70	1.78	1.76
Уровень автомобилизации (количество легковых автомобилей/1000 чел. населения)	445	205	192	195	129 278 (НАО)	232



	Северные страны	Российские территории Баренц Региона, в т.ч:	Мурманская область	Республика Карелия	Архангельская Область (с НАО)	Республика Коми
Количество погибших в ДТП	1059	751	115	132	272	232



Заключение

Примем сегодняшние показатели Северных стран за норму жизни, реально достижимую на практике.

Сравним относительно этой нормы ситуацию в соседних российских территориях. За главный критерий сравнения принимаем продолжительность жизни. Именно этот показатель характеризует все качества сообщества: состояние здравоохранения, травматизм на производстве, уровень преступности, аварийность на транспорте, младенческая смертность, пьянство, уровень бытовой культуры, локальные военные конфликты, состояние окружающей среды и т.д.

Продолжительность жизни – главный показатель качества государства и с этим невозможно спорить. Сравнение показателей продолжительности жизни населения в разных странах является реальной оценкой качества управления в этих странах.

Сравнение показателей по обе стороны границы показывает, насколько российские показатели пока далеки от уровня, достигнутого Северными странами. Надо учесть, что Северные страны не считают свои сегодняшние результаты абсолютным успехом. Их стратегические документы говорят о постановке новых целей (например, амбициозная шведская цель - 0 погибших в ДТП).

Сравнение некоторых показателей российских территорий Баренц Региона относительно показателей соседних Северных стран приведено в **Таблице 30**.

Все территории Баренц Региона, находящиеся в зоне влияния Коридора имеют схожие климатические условия. Традиционно, принято считать, что суровые условия севера накладывают ограничения на экономическое развитие. Однако жизнь показывает иное. Самые высокоразвитые страны мира, имеющие наилучшие показатели продолжительности и качества жизни своего населения – это именно северные страны: Норвегия, Швеция, Финляндия, Исландия, Канада, США (Аляска).

Можно сказать и так: в мире нет ни одной бедной северной страны. Кроме России. Из всех перечисленных стран именно Россия – самая богатая природными ресурсами.

Таблица 30 показывает, что на российской стороне:

- Население, составляющее 20% от населения Северных стран, обеспечивает только 2% ВВП от ВВП Северных стран, что говорит о значительно более низкой производительности труда на российской стороне;
- Уровень автомобилизации на российской территории составляет 46% от уровня соседних стран, но, несмотря на это, в среднем риск гибели в ДТП

на российской стороне в 3.4 раза выше. Причем сравнение нельзя назвать правильным, поскольку сравниваются:

- А) сети северных российских территорий с низкой интенсивностью движения
- Б) с сетями Северных стран, имеющих в своем составе автомагистрали и дороги, входящие в ТЕН с интенсивным движением.

Фактический риск на российских дорогах намного выше и расчеты, проведенные для дорог соседствующих Ленинградской области и Юго-Восточной Финляндии, показывают: при пересечении границы из Финляндии в Россию по автомобильной дороге риск погибнуть в ДТП возрастает в 7 раз.

Таблица 30 Соотношение показателей российских территорий относительно показателей Северных стран

Показатель	Северные страны	Северные российские территории	То, что имеют российские территории по сравнению с Северными странами
Территория тыс км ²	1173.3	1328.7	113%
Население, млн чел	19.0	3.84	20%
ВВП, \$млрд.	831.2	16.5	2%
Продолжительность жизни, лет	79.6	62.9	79%
Протяженность сети автомобильных дорог, тыс.км	269.3	25.1	9%
Протяженность железнодорожной сети, тыс.км	26.8	5.1	19%
Уровень автомобилизации	445	205	46%
Количество погибших в ДТП	105	751	

Соотношение рисков гибели в ДТП уровень автомобилизации/погибших	2.4	3.7
Приведенный уровень риска (сопоставленный по уровням автомобилизации)		

Риск гибели в ДТП выше в 3.4 раза

Северные страны схожи друг с другом. Северные российские территории по другую сторону границы также схожи между собой, а также, с другими российскими территориями, расположенными далее на восток вдоль направления трансконтинентального транспортного коридора Европа – Азия.

Сравнение российских показателей относительно показателей соседних Северных стран свидетельствует о российской действительности: неправильной

государственной политике по отношению к населению (точнее, об отсутствии таковой), низком качестве принимаемых стратегических решений, прежде всего на высшем государственном уровне, низкой информированности тех, кто принимает решения, слабом уровне образованности, а прежде всего, об отсутствии национальных амбиций и патриотизма у представителей российской власти. В результате российское население живет хуже и меньше, чем соседи.

Сравнение подтверждает основную тенденцию современности: качество жизни и ее продолжительность определяется не наличием природных ресурсов, а качеством человеческого ресурса, поскольку от этого ресурса зависит как качество принимаемых решений, так и их реализация.

Состояние этого критического ресурса неблагоприятно в России в целом, но на Севере это особенно заметно. Самый ценный ресурс тает с каждым годом. См. **Диаграмму 4**

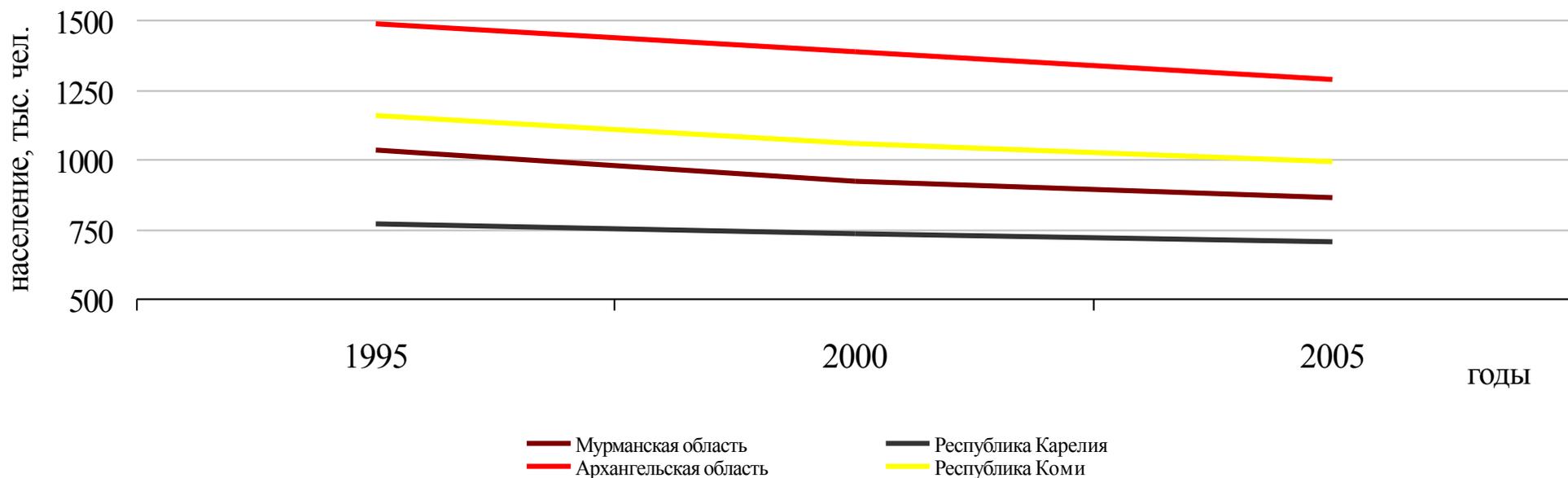


Диаграмма 4 Тенденция убыли населения в северных территориях России

Вывод: Самая главная угроза национальной безопасности находится внутри

страны.

Повышение рождаемости, наметившееся в некоторых регионах России в последнее время, не является решением проблемы, поскольку те, кто рождаются

сейчас, придут в активную жизнь только через четверть века.

Если сегодняшнее активное поколение не сможет осознать угрозу, поставить национальные задачи и решить их, то удел будущего поколения россиян – конвейерная сборка на китайских заводах (или индийских и т.д.), размещенных в России.

Для интеграции России в мировую экономику в качестве полноправной страны, отпущено очень мало времени - лишь несколько ближайших лет.

4.5 Территории Урала, Сибири и Дальнего Востока

Урал: На Урале направление Северного транспортного коридора вливается в направление Северной транс-национальной транспортной оси (основой

которого является Транссиб). Краткая характеристика перспектив развития транспортной инфраструктуры Урала приведена в **Таблице 31**.

Таблица 31 Характеристика перспектив развития транспортной инфраструктуры территорий Урала, находящихся в зоне влияния Северного транспортного Коридора

Территории	Характеристики перспектив развития
<p>Пермский край Население: 2.8 млн человек Средняя продолжительность жизни – 62.3 года</p>	<p>Территорию Пермского края пересекают трансконтинентальные железнодорожные, автомобильные и воздушные линии, имеются 4 порта системы внутренних водных путей, обеспечивающих выход в северную и южную Европу. Важные транспортные проекты края:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Обход г.Краснокамска и г.Перми с мостовым переходом через реку Кама на автодороге Санкт-Петербург - Киров - Пермь - Екатеринбург ▪ Строительство железной дороги "Белкомур" (выход на северные морские порты) ▪ Модернизация и реконструкции шлюзов КамГЭС, гидротехнических сооружений для обеспечения речного судоходства с гарантированными глубинами 4 м ▪ Организация пропуска тяжеловесных поездов, удлинение путей на основном направлении запад-восток ▪ Строительство автодорожной трассы Кудымкар – Сыктывкар
<p>Свердловская область Население: 4.4 млн человек Средняя продолжительность жизни – 62 года</p>	<p>Территорию Свердловской области пересекают сухопутные и воздушные маршруты, связывающие европейскую и азиатскую части России, страны Европы и страны АТР.</p> <p>Важные инфраструктурные проекты области:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Программа строительства дополнительных железнодорожных путей Свердловской магистрали ▪ Развитие станции Свердловск-сортировочный, создание транспортно-логистических центров по линии Транссиба. ▪ Автодорожное строительство на направлениях: Пермь – Серов – Ханты-Мансийск – Сургут – Нижневартовск – Томск, Екатеринбург – Пермь ▪ Реконструкция аэропорта "Кольцово" до высшего международного класса ▪ Развитие пропускной способности Транссиба в зоне ответственности Свердловской железной дороги ▪ Ввод энергообъектов суммарной мощностью 1 тыс мВт ▪ Модернизация участков на железнодорожном маршруте Екатеринбург - Пермь - Москва (для движения контейнерных поездов) ▪ Строительство крупного контейнерного терминала ▪ Завершение строительства Екатеринбургской КАД

Вывод: Ожидаемый результат перечисленных проектов Урала – оптимизация транспортных схем, сокращение расстояний, а, значит, снижение транспортных

затрат, повышение конкурентоспособности местных производителей на внешних рынках. Выход на северные порты, завершенность схемы железнодорожных связей, строительство недостающих автодорожных связей

позволят Уралу реализовать выгоды своего транзитного географического положения, развивать сегмент логистических услуг.

Сибирь и Дальний Восток: Россия – евразийское государство, где западная часть тяготеет к Европе, а восточная – к Азии. «Водоразделом» является Урал. Европейская часть активно пользуется ресурсами восточной части, практически ничего не давая взамен. Неизбежное следствие - центробежные силы. Из-за Урала

наблюдается отток населения в крупные города европейской части. Сегодня за Уралом проживает 13% (19 млн чел) населения страны на 66% ее территории. Кроме поставок сырья на европейский материк, жителей азиатской России с европейской Россией связывает немного. Суть всех крупных проектов на Востоке заключается в прокладке очередной трубы, вблизи которой жизнь не интересна. Доходы местного населения – самые низкие в России, а показатели безработицы – самые высокие. Суммарные инвестиции на Востоке России составляют \$2-3 млрд в год. Хотя прирост инвестиций на Востоке России в 2000-2005гг превышал средний по России (13.1-14.4% против 10.7%), это не может изменить устойчивых негативных тенденций миграции населения и депопуляции. Сокращение численности населения составляет 0.5% на фоне прироста населения соседнего Китая на 0.6%.

Люди с востока уезжают. Развитие этой тенденции неизбежно ведет к потере сначала экономического, а затем и политического суверенитета. Перелом неблагоприятной тенденции в Сибири и на Дальнем Востоке могут обеспечить только масштабные проекты. Для этого необходима мобилизация всех доступных ресурсов и, прежде всего, инвестиционного потенциала национальных компаний. Бизнес планирует в ближайшие 10 лет запустить на Востоке проектов на \$200-230 млрд в традиционных отраслях российской промышленности, т.е. в нефтегазовой. Ресурсы углеводородов на востоке России огромны – 17.5 млрд т нефти и 60 трлн м3 газа, т.е. около четверти российских запасов. Создание на востоке нового центра добычи углеводородов стратегически важно для предупреждения спада в топливно-энергетической отрасли из-за истощения ресурсов в старых районах добычи.

Иного пути начать освоение Востока, кроме как с освоения ресурсной базы, нет. Это единственное направление, способное создать импульс для развития инфраструктуры.

Сегодня Восток это - перебои с электроэнергией и высокая зависимость от привозных товаров. Связь Востока и Запада страны ослабевает, Восток больше ориентируется на сотрудничество со странами АТР. Это сотрудничество – означает не что иное, как примитивный вывоз сырья. Поэтому освоение ресурсной базы путем наращивания экспорта сырья, не означает ни экономического подъема, ни повышения качества жизни населения Восточной России, поскольку:

- основная часть подобных «экспортных» доходов в России поступает в федеральный, а не в территориальные и местные бюджеты,
- оборудование и материалы для разработки месторождений и строительства трубопроводов будут произведены в других регионах,
- прибыль компаний-разработчиков месторождений вряд ли поступит в бюджеты территорий Региона, т.к. они зарегистрированы в других местах.

Чтобы разработка месторождений действительно содействовала экономическому развитию региона, повышала качество жизни и остановила депопуляцию Востока России, необходим системный подход к освоению ресурсов Восточной Сибири и Дальнего Востока и, прежде всего, инфраструктурное развитие (энергетика и транспорт).

Развитие транзитной транспортной инфраструктуры – самый надежный путь превращения Востока России из сырьевого придатка в мощную транспортно-логистическую платформу в самой динамично развивающейся части континента. Такая концепция развития принципиально меняет роль Восточной Сибири и Дальнего Востока, подтягивая бизнес, производство, финансы, разнообразные услуги, оживляя социальную среду.

Подобный путь развития не отвечает интересам крупных сырьевых компаний. Сырьевой бизнес имеет другие интересы – экспорт и получение максимальной прибыли. Поэтому государство не может переложить задачу освоения Востока на сырьевые компании. Выход – оптимальный баланс геополитических и социальных интересов государства и бизнеса. Задача комплексного освоения Востока столь масштабна, что по силам только консорциуму государства и бизнеса. Причины:

- на практике масштабный проект разобьется на большое количество отдельных проектов в разных отраслях промышленности и ни одна из госструктур не в состоянии координировать деятельность по отраслям и по субъектам;
- для всех сырьевых компаний, участвующих в консорциуме, освоение Восточной Сибири не является основной задачей. Приоритетами Газпрома является освоение месторождений. Приоритеты Транснефти – устранение узких мест на трубопроводах в западном направлении и т.д.

Необходимое условие: Пока бизнес и государство не договорятся о правилах игры в консорциуме – масштабного инвестирования в освоение Региона со стороны частного капитала не будет. Бизнесу нужны адекватные шаги со стороны государства, и прежде всего, в направлении развития инфраструктуры. Исследования инвестиционного потенциала бизнеса Сибири и Дальнего Востока показало следующее:

- Половина потенциальных инвестиций (\$100-115 млрд) на Востоке приходится на нефтегазовые проекты на месторождениях Красноярского края, Иркутской области, Якутии и Сахалина. Для реализации этих проектов недостаточно строящегося нефтепровода Восточная Сибирь – Тихий океан. Однако упор на добычу нефти и газа для экспорта (т.е. энергообеспечения соседних стран) не должен оказаться единственной стратегией региона. Необходимы проекты в отраслях по переработке ресурсов. Например, емкость азиатского рынка полимеров позволяет развивать подобные производства вдоль проектируемых трубопроводов. Однако планируемые бизнесом инвестиции в переработку весьма скромны. Для наращивания числа таких проектов нужна государственная отраслевая политика.
- Крупный блок потенциальных инвестиционных проектов приходится на тепловую энергетику и гидроэнергетику. Объем инвестиций составляет около \$45 млрд. Большая часть направлена на модернизацию советских мощностей и ликвидацию энергодефицита, который прогнозируется уже к 2010г.
- Угольные проекты (потенциальные инвестиции \$4.9-8.7 млрд.) связаны с разработкой месторождений Якутии и Тывы.
- Успех энергетических проектов определяет проекты в других отраслях: в цветной металлургии (потенциальные инвестиции – \$14.3-16.5 млрд), в сталелитейной отрасли (\$4.3 млрд), в лесопромышленном комплексе (\$6.5 млрд.).
- Обслуживание инвестиционных проектов на сумму \$230 млрд, заявленных бизнесом, требует от государства вложений на сумму \$80 млрд инфраструктуру, т.е. пропорция частных и государственных инвестиций имеет соотношение 2.9 : 1. Среднероссийский показатель – 4 : 1. Сравнение соотношений показывает, что Восток требует более значительных инвестиций в инфраструктуру.
- Норма внутренней доходности госвложений в инфраструктуру, с учетом прямых и косвенных налогов в бюджеты всех уровней, составляет 40% в год. Аналогичный усредненный показатель доходности инвестиций, направленных бизнесом на строительство предприятий составляет только 20%. Тем не менее, бизнес мотивирован инвестировать в развитие предприятий, а государство, получающее гораздо большую отдачу, тормозит процесс замедленным принятием решений по развитию инфраструктуры. (См. главу 3.4 **Инвестиционный климат**)
- Дальний Восток имеет большую потенциальную инвестиционную привлекательность, чем Восточная Сибирь из-за наличия портов.

Привлечение частных инвестиций - единственно возможный способ выведения Востока России на динамичное экономическое развитие:

- \$230 млрд создают мультипликативный эффект, который дает еще \$350 млрд к ВВП к 2015г.
- Доля Восточной Сибири в ВВП страны вырастет с 11% до 18%, а Дальнего Востока с 5 до 11%.
- Это означает индустриализацию Востока, привлечение населения, оживление демографии и сбалансированное региональное развитие страны путем территориальной консолидации, его устойчивость в геополитическом контексте в условиях глобализации.

Еще один сильный импульс для развития получит лесная индустрия. Сейчас лесной потенциал региона используется крайне слабо из-за сложностей доступа к лесным массивам.

Неопределенность и риски:

- Степень неопределенности большинства проектов высока, поскольку они зависят от государственной политики, которой нет.
- Все инвестиционные проекты Урала, Сибири и Дальнего Востока зависят от энергетических и транспортных проектов. На период 2003-2007гг запущено 4 энергетических проекта. На период 2007-2008гг в планах – 12 энергетических проектов. Если они не будут введены, то энергодефицит в Пермском крае, Свердловской и Тюменской областях создаст риск для всех остальных проектов. Инвесторы, планирующие участие в крупных проектах на территории региона оценивают, прежде всего, риски энергообеспечения и транспортной логистики.

В Сибири ряд территорий имеет амбициозные и продвинутые планы развития, включающие в качестве основных направлений:

- развитие образования,
- международное сотрудничество и освоение лучших мировых технологий,
- развитие инновационной деятельности и создание особых экономических зон внедренческого типа,
- формирование кластеров активности на основе углубленной переработки ресурсов,
- развитие инфраструктуры.

В этих планах просматривается главный вектор – осознание ценности главного ресурса территории – людей, и готовность инвестировать в развитие этого ресурса.

Показательными примерами могут послужить Ханты-Мансийский автономный округ (где продолжительность жизни повышена до 69 лет) и Томская область. Среди территорий, непосредственно расположенных на транзитном направлении Европа – Азия, масштабные планы развития на основе транзитной

инфраструктуры имеют также Красноярский край и Иркутская область (См. **Таблицу 32**).

Новая Стратегия регионального развития России базируется на поддержке опорных регионов, точек индустриального, технологического и инфраструктурного роста. Миссия таких опорных регионов – стать локомотивами для вытягивания менее развитых территорий. Требования к опорным регионам: одновременная концентрация кадров промышленности и hi-tech, научного потенциала, учащейся молодежи, динамично развивающихся производственных кластеров, инфраструктуры. От российских территорий

ожидаются планы развития с участием государства, бизнеса и местных бюджетов. Сегодня в России не больше 20 регионов-доноров, остальные – реципиенты. Только около 30 регионов имеют собственные программы развития. Однако перспективы общенационального развития нет, поскольку нет связности территорий посредством единой национальной транспортной инфраструктуры, подобной европейской TEN. Консолидированное государство – организм с единой кровеносной системой-инфраструктурой. Россия такой кровеносной системы пока не имеет.

Таблица 32 Планы развития транзитной инфраструктуры Красноярского края и Иркутской области

Территории	Характеристики перспектив развития
<p>Красноярский край Население: 2.9 млн человек</p>	<p>Географическая удаленность от рынков сбыта и перерабатывающих производств ставит край в высокую зависимость от транспорта и означает высокую долю транспортных издержек в стоимости продукции местных производителей. Использование преимуществ территориального расположения края заложено в Стратегии по дальнейшему развитию и совершенствованию транспортной инфраструктуры Красноярского края. Существующая инфраструктура физически изношена, технический парк морально устарел. На территории Красноярского края реализуются несколько крупных межрегиональных транспортных проектов:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Формирование мультимодального транспортного узла для развития международных грузовых перевозок ▪ Строительство таможенного терминала широкого профиля ▪ Строительство нефтепровода в порт Диксон через Таймыр для освоения Северо-Ванкорского участка на территории Таймырского округа (по предварительным оценкам, запасы составляют 37,9 млн т нефти и 28 млрд. м3 газа), строительство нефтяного терминала на Таймыре и выход на Северный морской путь. ▪ Запуск Богучанской ГЭС (3 тыс мВт) ▪ Модернизация аэропорта Красноярска, создание международного транзитного хаба (пассажирская и грузовая инфраструктура, реконструкция взлетно-посадочной полосы). <p>Предполагается, что транспортные проекты разных видов транспорта (воздушного, автодорожного, внутреннего водного и железнодорожного) будут увязаны для обеспечения транзита пассажиров и грузов путем перехода с одного вида транспорта на другой.</p> <p>Интегрирование инфраструктуры Транссиба, Енисея, Северного морского пути, автомагистралей и аэропорта означает создание в Красноярске центра логистики Сибири.</p> <p>Аэропорт в Красноярске лежит на пути нескольких кросс-полярных маршрутов из Северной Америки в Южную и Юго-Восточную Азию.</p> <p>Для создания полноценных мультимодальных транспортных услуг пока не хватает логистического обеспечения, автомобильных дорог и таможенной инфраструктуры.</p>
<p>Иркутская область Население: 2.5 млн человек</p>	<p>Стратегия развития Иркутской области включает:</p> <p>Промышленная добыча и поставка газа с Ковыктинского месторождения с 2013г. Прогнозные ресурсы - 8.5 трлн м3;</p> <p>Создание обрабатывающих отраслей, транспортной инфраструктуры;</p>

Территории	Характеристики перспектив развития
	<p>Развитие инновационной экономики на базе имеющегося научно-образовательного потенциала; Развитие электроэнергетики за счет расширения мощностей действующих тепловых станций (уголь, природный газ); Строительство ЛЭП.</p> <p>Транспортная инфраструктура:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Основа – Транссиб, БАМ; ▪ Федеральная автодорога М53 «Байкал» (131 км гравийных разрывов, отсутствие обходов нескольких городов); ▪ Завершение реконструкции (ликвидация гравийных разрывов) автодороги Тайшет – Братск – Усть-Кут (602км) и строительство круглогодичной автодороги Усть-Кут – Мирный (883км). Эти дороги позволят обеспечить наземную связь с северными территориями Иркутской области и юго-западными районами Якутии; <ul style="list-style-type: none"> ▪ Нефтепровод Восточная Сибирь – Тихий океан, который свяжет месторождения Восточной Сибири и Якутии с портами Тихого океана; ▪ Строительство газопроводной системы как части единой системы газоснабжения (которая сейчас обрывается в Западной Сибири), а также для экспорта газа Восточной Сибири в Китай и Корею. <p>См. Схему Проекты освоения Восточной Сибири и Дальнего Востока.</p> <p>Цель Стратегии: формирование экономического региона, усиливающего позиции России в макрорегионе АТР.</p> <p>Ожидается, что в результате реализации Стратегии:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ ВРП на душу населения достигнет среднероссийского уровня, а затем и превысит его; ▪ Приток инвестиций в развитие новых производств сократит безработицу; ▪ Рост доходов населения и наличие рабочих мест сделают область привлекательной для притока мигрантов; ▪ К 2010г - выход области из числа дотационных территорий; ▪ Рост бюджетных доходов позволит направлять ресурсы не только на решение текущих проблем, но и на инвестиции, прежде всего в социальную инфраструктуру и ЖКХ; ▪ Область станет одним из ведущих центров высоких технологий и образования в Сибири. <p>С 2010г начнет меняться структура экономики, к 2020г она станет диверсифицированной, что создает условия для устойчивого экономического развития. Несмотря на сырьевые проекты, удельный вес сырьевой части экономики области сократится. На основе месторождений углеводородов область к 2020г станет одним</p>

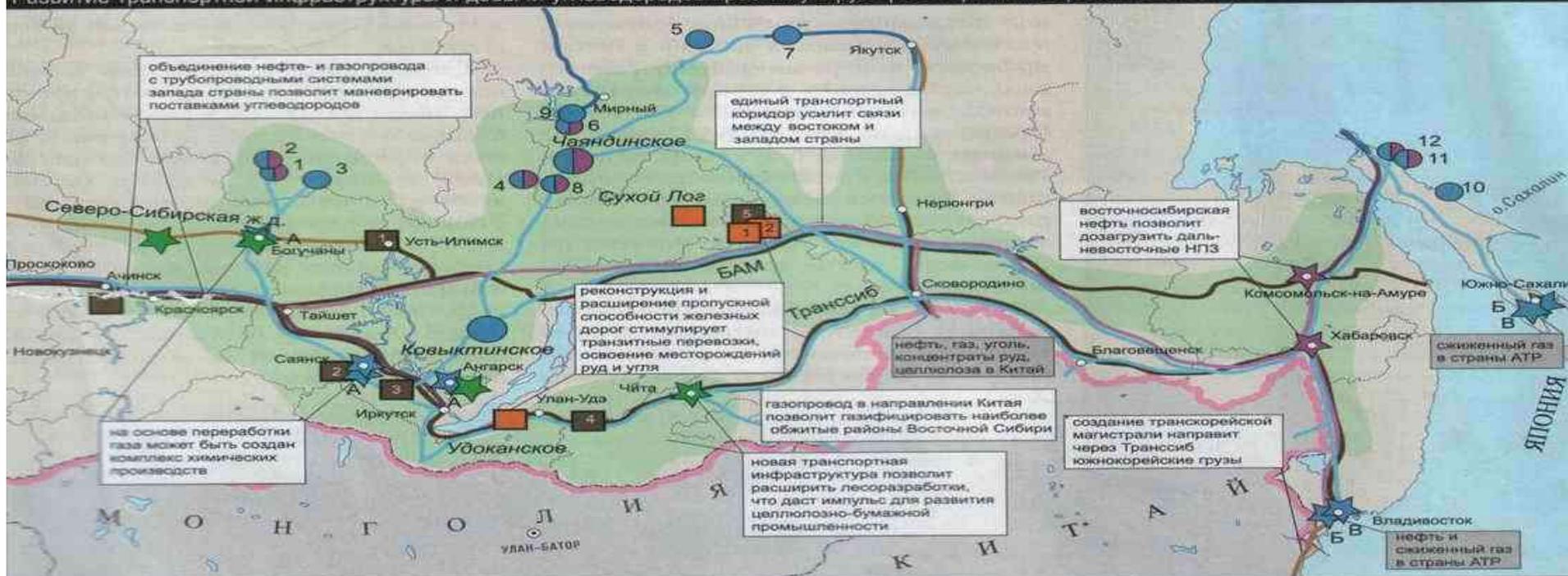
Территории	Характеристики перспектив развития
	<p>из ведущих нефте- и газодобывающих регионов, причем развитие добычи создаст условия для развития нефте- и газохимии. Область получит шанс стать одним из ведущих центров химической промышленности России.</p> <p>С 2012г область - значимый для востока России и АТР центр производства нефти, газа, алюминия, стали, золота, целлюлозы и бумаги, пластмассы, гелия.</p> <p>Уровень развития инфраструктуры повысится: не будет территорий не связанных с основными магистралями и территорий, не обеспеченных электроэнергией. Иркутская область станет частью транзитного транспортного коридора Запад - Восток и регионом для выхода в юго-западные регионы Якутии. Реализация Стратегии позволит сократить различия в уровне в качестве жизни населения в разных районах области.</p>

Вывод: Красноярский край и Иркутская область – примеры опорных регионов на направлении транс-континентальной связи Запад-Восток, которые могут

стать регионами-локомотивами для территорий, связанных с ними в систему сообщающихся сосудов инфраструктурой транзитного транспортного коридора.

Проекты освоения Восточной Сибири и Дальнего Востока

Развитие транспортной инфраструктуры и добычи углеводородов простимулирует рост в разных отраслях экономики



Месторождения углеводородов

- уникальные
- крупнейшие
- нефтяные
- газовые и газоконденсатные

- Номерами обозначены месторождения:
- 1 Юрубченско-Тохомское
 - 2 Куомбинское
 - 3 Собинско-Пайгинское
 - 4 Верхнечонское
 - 5 Среднетонгинское
 - 6 Среднеботуобинское
 - 7 Средневилюйское
 - 8 Талаканское
 - 9 Тас-Юряхское
 - 10 Лунское
 - 11 Чайво
 - 12 Пильтун-Астохское

Прочие полезные ископаемые

- проекты по развитию добычи цветных металлов
- проекты по развитию угледобычи

- Номерами обозначены месторождения:
- 1 - Чинейское
 - 2 - Катугинское
- Номерами обозначены месторождения:
- 1 - Жеронское
 - 2 - Карандайское
 - 3 - Вознесенское
 - 4 - Никольское
 - 5 - Алсатское

Транспортная инфраструктура

- действующие железные дороги
- строящиеся железные дороги
- действующие магистральные нефтепроводы
- строящиеся магистральные нефтепроводы
- действующие магистральные газопроводы (разные варианты маршрутов)
- строящиеся магистральные газопроводы (разные варианты маршрутов)

Предприятия химии и нефтехимии

- ★ НПЗ (действующие)
- ★ предприятия по переработке и экспорту газа (планируемые)
- А Заводы по первичной переработке газа, производству полимеров и ПБХ
- Б Завод по сжижению газа
- В Терминалы для экспорта СПГ

Лесная промышленность

- перспективные для расширения лесозаготовительной деятельности районы
- ★ проекты строительства целлюлозно-бумажных комбинатов

Схема 7

Проекты освоения Восточной Сибири и Дальнего Востока (Источник: Журнал «Эксперт»)

4.6 Страны Азиатско-Тихоокеанского Региона

Развитие экономики Востока России не соответствует ни масштабу ни темпам процессов в соседних странах АТР, где ежегодные инвестиции составляют \$1.7 трлн (\$800 млн приходится на Китай). Характеристика стран АТР представлена в **Таблице 33**.

Таблица 33 Характеристики стран Азиатско-Тихоокеанского Региона и их взаимоотношений с Россией

Страна	Характеристика стран АТР	Характер взаимоотношений с Россией
Китай	<p>Вхождение Китая в ВТО в 2002г открыло китайский рынок для иностранных компаний. Это оказало оздоравливающее воздействие. В условиях конкуренции с иностранцами, имевшими преимущества, как в технологиях, так и в инновациях, сформировались сильные китайские брэнды, которые, окрепнув, сами вышли на международные рынки.</p> <p>Влияние китайской экономики на мировой рынок сырья огромно. Сегодня снижение экономического роста Китая вызовет обвал цен на сырьевые ресурсы. Китайский спрос на сырье – главная движущая сила глобализации.</p> <p>В 2006г спрос на нефть в Китае вырос на 10% - до 370 млн т. Около половины этого объема импортируется. К 2020г импорт нефти в Китай достигнет 450 млн т.</p> <p>Мировое влияние Китая растет благодаря формированию торгово-экономических связей со многими странами:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ с 2006г Китай - главный источник импорта для ЕС; ▪ с западными компаниями формируются стратегические альянсы, приобретаются известные мировые брэнды; ▪ страны Ближнего Востока, Африки и Россия интересуют Китай как поставщики сырья. <p>Китай экспортирует больше, чем импортирует, что ведет к формированию золотовалютных резервов, которые превысили \$1трлн, а к 2008г они составят \$2 трлн. Резервы Китая – один из столпов, подпирающих стабильность мировой финансовой системы.</p> <p>Из-за роста стоимости ресурсов и труда, Китай уже не является страной дешевого производства, лишившись основного конкурентного преимущества. Китайские компании сегодня полагаются на конкурентоспособность технологий, перенося свою сборку в другие страны, и в том числе, в Россию.</p> <p>Расходы Китая на НИОКР выросли с 0.58% ВВП в середине 90х до 1.3% сегодня (\$136 млрд). К 2020г Китай будет направлять в науку больше, чем любое другое государство – \$370 млрд. Рост количества патентных заявок от китайских ученых с 1997г составил 50%.</p> <p>Китай активно инвестирует в новые технологии на направлениях: добыча нефти и газа, электроэнергетика на возобновляемых источниках, менее вредные способы сжигания угля.</p> <p>Вокруг китайских университетов сконцентрированы инновационные кластеры, привлекающие гранты от правительства, венчурный капитал, лучшие национальные и иностранные кадры. Эти кластеры –</p>	<p>Для Китая российская Восточная Сибирь – близкая, политически и экономически пассивная – стратегически важный поставщик сырья.</p> <p>Сегодня российский экспорт углеводородов идет почти исключительно в западном направлении – ЕС потребляет около 85% российских углеводородов. На европейском направлении потребление растет медленно, конкуренция жестче, давление со стороны консолидировавшихся европейских потребителей и транзитных стран нарастает, а цена на топливо ниже, чем в Восточной Азии.</p> <p>Для России значение восточного направления, означающего диверсификацию сбыта углеводородов, также растет.</p> <p>Тормозом для развития восточного энергетического направления служат опасения, вызванные усилением экономического влияния Китая в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке.</p> <p>Учитывая угрожающую депопуляцию Востока России, многие боятся, что для 19 млн россиян, проживающих на обширных пространствах востока России, тесное сотрудничество закончится поглощением полутора миллиардным восточным соседом и утратой суверенитета. Поэтому, все шаги в восточном направлении, совершаются с большими сомнениями и опаской.</p> <p>В 2004г зарегистрировано 800 тыс. посещений России китайцами. Однако, за это же время зарегистрировано около 1.5 млн посещений Китая гражданами России.</p> <p>Сегодня на 6 млн жителей Дальнего Востока приходится 200-250 тыс. китайцев. Это 4%. В царской России это соотношение составляло 5%.</p> <p>Открытым пока остается вопрос о наращивании российских поставок газа в Китай, поскольку неясно, за счет чего могут быть обеспечены эти поставки:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ производственные показатели Газпрома в последние годы почти не растут, ▪ инвестиции в добычу и геологоразведку находятся на низком уровне, ▪ работы по освоению газовых месторождений Восточной Сибири еще не начинались, ▪ параллельно Газпром намерен наращивать экспорт газа в Западную Европу, ▪ внутренний российский спрос на газ нарастает. <p>Самым новым явлением российско-китайских отношений стало соглашение двух стран по вопросам проникновения компаний в энергетическую сферу друг друга. Государственные предприятия Роснефть и CNPC договорились о</p>

Страна	Характеристика стран АТР	Характер взаимоотношений с Россией
	<p>задел инноваций на последующие десятилетия.</p> <p>Побережье Китая, где были созданы первые китайские свободные экономические зоны, сыграло огромную роль в экономическом развитии. Эти зоны создали эффект экономического цунами, быстро захлестнувшего внутренние территории, удаленные от побережья. Крупнейшим портом мира становится Шанхай, обогнав по грузообороту мирового лидера – порт Сингапур. К 2007г пропускная способность порта Шанхай - 506 млн т. в год. По объему контейнерных перевозок Китай еще в 2003г обогнал США и, с тех пор никому не уступает мировое лидерство.</p> <p>С начала реформ в 1978г Китай вырос во вторую, после США, экономику мира (по паритету покупательной способности). ВВП Китая (по ППС) составляет почти \$8.2 трлн, рост ВВП за последние 6 лет - 70%.</p> <p>ВВП на душу населения - \$7.2 (по ППС). С начала реформ доля китайцев живущих ниже уровня бедности сократилась с 53% до 7%.</p> <p>Рост ВВП вызван сочетанием факторов, из которых наиболее важны:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Высокая норма сбережений и стабильная финансовая система, позволяющая трансформировать сбережения населения в инвестиции; 2. Экспорт как локомотив роста; 3. Прямые иностранные инвестиции, которые быстро наращивали производство, создавали рабочие места и позволяли осваивать новые технологии. <p>Структура экономики Китая: частный сектор – 70%, госсектор – 30%. Государство развивается в рамках пятилетних планов. Главные направления текущей пятилетки (2006-2011):</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ увеличение дохода на душу населения в 4 раза по сравнению с 2000г ▪ повышение на 20% энергоэффективности экономики. <p>Новая китайская модель устойчивого развития страны делает упор на:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ сохранение окружающей среды, ▪ финансовую устойчивость, ▪ программы по снижению бедности, ▪ более эффективное использование ресурсов. <p>Через 5-7 лет из Китая будет ежегодно выезжать за рубеж 100 млн человек. Китайская диаспора за рубежом насчитывает более 30 млн чел.</p>	<p>создании двух СП:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ предприятие, зарегистрированное в Китае, займется переработкой и розничной продажей нефти и бензина, ▪ предприятие, зарегистрированное в России, займется приобретением лицензий на месторождения и добычей углеводородов. <p>Взаимное проникновение не является масштабным:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Роснефть ограничится участием в строительстве НПЗ и созданием небольшой локальной сети АЗС в Китае, ▪ CNPC получит ограниченный доступ под патронажем Роснефти к некрупным восточносибирским проектам. <p>В Китае начинает наблюдаться нехватка сырья и энергии, для обеспечения дальнейшей экспансии китайской экономики. По прогнозам китайским экспертам, к 2020г зависимость Китая от импорта сырья и промышленных полуфабрикатов возрастет, в частности, по нефти на 58%.</p> <p>С российской точки зрения, Китай - наиболее перспективный потребитель продукции российского сырьевого комплекса и стратегический партнер, второй по величине после Германии.</p> <p>Для Китая – Россия едва входит в первую десятку партнеров по торговому обороту (2%) после США, Японии, Кореи, Тайваня, Германии, Сингапура и Малайзии.</p> <p>В течение 1990х товарооборот России и Китая не превышал \$6-7 млрд ежегодно. С 2000г оборот стал интенсивно расти, приблизительно на 30% в год, и по итогам 2005г, достиг \$27 млрд. Структура этого товарного оборота крайне невыгодна для России. Китай не интересуется российской продукцией с более высокой степенью переработки. Интерес представляет только сырье и основные статьи экспорта России в Китай:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 Энергоносители: уголь, сырая нефть и нефтепродукты, где доля нефтепродуктов сокращается, а доля сырой нефти растет; 2 Древесина, где 95.6% - круглый лес. В 2004г было вывезено 17.6 млн м3 древесины, а в 2005г – уже 21.1 млн м3. <p>Объем китайских инвестиций в России – \$977 млн. Параллельно наблюдается тенденция к увеличению притока российских инвестиций в китайскую экономику. Величина российских инвестиций сопоставима с китайскими вложениями в российскую экономику.</p> <p>В 2005г объемы перевозок между Россией и Китаем составили свыше 29 млн т грузов. В первом полугодии 2006г объем внешнеторговых перевозок между Россией и Китаем по железной дороге увеличился на 7.8% и составил 23.7 млн т. При этом:</p>

Страна	Характеристика стран АТР	Характер взаимоотношений с Россией
	<p>Спрос на обслуживание транзитных грузопотоков из Китая в Европу велик и Евразийская транспортная инфраструктура имеет хорошие шансы получить эту работу. Требования:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 Контейнеризация. В настоящее время физический объем торговли между Китаем и странами Европы - 57 млн т, из них контейнеропригодные грузы - 8-9 млн т. Однако в контейнерах перевозится только около 1 млн т грузов. 2 Организация движения контейнерных поездов между ЕС и Китаем таким образом, чтобы конкурировать с традиционным морским маршрутом. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Российский экспорт – 94.2% ▪ Российский импорт - 5.4% ▪ Транзит - 0.4% <p>Перевозки между Россией и Китаем осуществляются по трем ключевым железнодорожным направлениям: через пограничные переходы: Гродеково, Забайкальск и Наушки.</p> <p>Учитывая рост железнодорожного грузооборота между двумя странами, который за последнее десятилетие вырос более чем в 3 раза, РЖД проводит работу по развитию приграничной транспортной инфраструктуры в рамках договора о добрососедстве, дружбе и сотрудничестве между Россией и КНДР.</p>
Индия	<p>Основная причина, по которой Индия вскоре может стать второй экономикой в мире – назревающий демографический кризис в Китае, где политика «Одна семья – один ребенок» ведет к дефициту молодых рабочих рук. Индия обгонит Китай по численности населения к 2050г. По прогнозам всемирной организации труда к 2020г в Индии будет 116 млн трудоспособной молодежи, а в Китае всего 94 млн. Некоторые транснациональные компании уже сделали ставку на Индию в надежде использовать ее позитивные демографические возможности.</p> <p>Индия пока имеет ряд препятствий для развития. Главные проблемы:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Слабая инфраструктура. Индия вкладывает в строительство инфраструктуры в 7 раз меньше, чем Китай; ▪ Всепроникающая коррупция, разъедающая государство изнутри и тормозящая развитие; ▪ Несовершенное трудовое законодательство, не стимулирующее работодателей к официальному найму работников. <p>Индия приняла долгосрочную стратегию «Индия – Видение 2020», ее основные положения:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Возврат к идеям квалифицированного государственного вмешательства, который используется как компенсатор дефектов рыночных механизмов, в частности, для стимулирования создания задела в высокотехнологичных секторах экономики. ▪ Новая административная концепция – перемещение центра власти от традиционных публичных политиков к интеллектуалам – профессионалам, способным воспринимать общество как систему и видеть контуры грядущего облика страны и ее положения в глобальной иерархии. Не исключено, что именно Индия станет пионером внедрения инновационных технологий в управлении сверхсложными общественными 	<p>Товарооборот России и Индии в 2004г – всего \$1.9 млрд., что почти в 15 раз ниже, чем оборот между Индией и США.</p> <p>Причины:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Переориентация внешнеэкономических связей России в западном направлении привела к углублению сырьевой ориентации российской экономики, поскольку на европейском рынке российская продукция неконкурентоспособна. Одновременно Россия утратила традиционные азиатские рынки. ▪ Деиндустриализация России, снижение наукоемкости ее экономики и сырьевая ориентация привели к сворачиванию экономических связей между Индией и Россией. Сегодня структура товарооборота между двумя странами неблагоприятна для России, которая играет роль поставщика сырья для бывшей колонии Великобритании. ▪ Единственное сохранившееся направление взаимоотношений двух стран - военно-техническое. <p>За последние 15 лет индийцы стали требовательнее к качеству продукции и партнерам. Индийский бизнес недоволен отсутствием в России институционально закрепленных правил взаимодействия государства и бизнеса во внешнеэкономической деятельности, что тормозит развитие деловых связей.</p> <p>Сегодня Россия имеет шанс встроиться в долгосрочную стратегию модернизации Индии по трем основным направлениям:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 Развитие и расширение кооперации в энергетике, 2 Военно-технического сотрудничества на новом качественном уровне, 3 Позиционирования России на индийском рынке в качестве носителя высоких технологий. <p>Не добившись успеха в Индии, Россия не может рассчитывать на серьезный</p>

Страна	Характеристика стран АТР	Характер взаимоотношений с Россией
	<p>системами.</p> <p>Индия, начавшая свои преобразования одновременно с Россией, направила реформы в противоположном направлении и приняла за главные ориентиры реформ: наукоемкость экономики, укрепление единого экономического пространства за счет развития горизонтальных связей, полноценное вовлечение в экономику малоразвитых районов.</p> <p>Логика реформ требовала от индийской экономики высокой доли добавленной интеллектуальной стоимости, инновационных услуг, продвинутых технологий мирового уровня.</p> <p>Сегодня Индия – одна из азиатских мегаэкономик и наиболее перспективный партнер для всех ведущих стран. Торговля с Индией рассматривается не только как рынок, но и как механизм укрепления геополитических позиций в Азии. Товарооборот Индии и США – в 2004г составил около \$28 млрд.</p>	<p>прорыв в отношениях с другими странами.</p> <p>Изменить ситуацию можно при подключении инициатив российского бизнеса, поддерживаемых, при необходимости, усилиями государственных структур.</p> <p>Для развития торговых отношений России и Индии возможны два пути:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 Взаимодополнение экономик, 2 Совместное решение задач модернизации, решаемых странами-партнерами (подобно отношениям, выстроенным между Индией и Китаем). <p>Второй путь более предпочтителен для доведения долгосрочных двусторонних отношений между Россией и Индией до уровня, сопоставимого с интенсивностью связей Индии с ведущими странами мира для обеспечения геополитического баланса.</p>
Казахстан	<p>Наблюдается поступательный рост экономики Казахстана и ее содержательное изменение. Если в 1999-2000гг рост зависел от добывающего сектора, то сейчас - от роста несырьевого сектора.</p> <p>Национальная цель – уйти от сырьевой зависимости, найти свое место в мировой экономике, стимулируя наукоемкие и высокотехнологичные производства с высокой добавленной стоимостью. Принят план действий от формирования пула институтов развития (Инновационный фонд, Национальный фонд, Инвестиционный фонд, Корпорация страхования экспорта инвестиций) – до создания конкурентоспособных кластеров. К 2015г в структуре ВВП доля высокотехнической продукции составит 9-11% против 0.6% в 2000г.</p> <p>Венчурный капитал Казахстана достиг \$144 млн, из которых \$32 млн инвестировано в зарубежные фонды. Такая политика соответствует Стратегии индустриально-инновационного развития. Первый шаг - изучение опыта стран, совершивших экономический прорыв за счет новых технологий: Сингапур, Финляндия и Израиль.</p> <p>Казахстан строит инновационную систему открытого типа, что подразумевает использование как внешних, так и внутренних разработок. Исключается финансирование того, что уже в мире известно. Приоритет - встраивание в сети партнерства для притока технологий, обучения, доступа к информации, привлечения иностранных специалистов к оценке казахских венчурных проектов. Наиболее остро Казахстан ощущает дефицит интеллектуальных ресурсов.</p> <p>В Транспортной стратегии Казахстана до 2015г предусмотрено создание эффективной инфраструктуры на основе концессионных схем BOT.</p>	<p>К числу казахских приоритетов отнесен проект Международного союза железных дорог по развитию трансконтинентального коридора N.E.W через российскую территорию. Морская часть маршрута должна связать американский порт Бостон и норвежский порт Нарвик, а далее, грузы следуют через железнодорожную инфраструктуру Северного коридора через Норвегию, Швецию, Финляндию, Россию и Казахстан до границы с Китаем. Этот маршрут – альтернатива морскому пути через Суэцкий канал. Потенциальная мощность контейнеропотока – 100 тыс TEU, объем перевозок – 25 млн т.</p> <p>Казахстан инициирует введение единого железнодорожного тарифа в рамках Евразийского экономического сообщества. Высокие тарифы на транзитные железнодорожные перевозки являются основным препятствием для расширения двусторонней внешней торговли между Казахстаном и Белоруссией через территорию России. Стоимость провоза грузов по железной дороге в России в среднем на 50% выше, чем в Белоруссии. Казахстан заинтересован в расширении поставок белорусской сельхозтехники, грузовиков, карьерных самосвалов, стройматериалов и готов полностью удовлетворить потребности Белоруссии в хлопке, шерсти, углеводородах.</p> <p>Позиция министерства транспорта Казахстана – создание единого таможенного и налогового пространства на территории СНГ.</p>

Страна	Характеристика стран АТР	Характер взаимоотношений с Россией
Япония	<p>Темпы роста экономики Японии ограничиваются демографическим трендом – население стареет и в 2005г оно начало сокращаться. Эксперты оценивают рост ВВП в 1.5-1.9%, а все, что сверху, сможет обеспечиваться только новыми технологиями, высоким качеством и предпринимательской активностью.</p> <p>На смену широко известной японской модели экономики идет модель экономического роста в условиях новой волны развития глобальной экономики, что подразумевает проведение в Японии масштабных преобразований, которые уже начались. Япония готовится к новому экономическому прорыву.</p>	<p>Япония закупает около 90% нефти на Ближнем Востоке и более 80% газа в странах Азии и Ближнего Востока. Планы Японии относительно России в основном связаны с реализацией сахалинских проектов и строительством нефтепроводной системы Восточная Сибирь - Тихий океан.</p>

Заключение

На западном конце транснационального коридора Европа - Азия северные российские территории могут ускорить подготовку к глобальным экономическим изменениям за счет реализации геополитических преимуществ, созданных наличием морских портов и соседством с самыми высокоразвитыми странами – Северными странами.

На восточном конце коридора территории Восточной Сибири и Дальнего Востока также могут ускорить свое развитие за счет реализации геополитических преимуществ, созданных наличием морских портов и соседством с самыми динамично развивающимися азиатскими странами.

Экономики как западных, так и восточных соседей ориентированы на новую волну экономического развития – инновации и ресурсосбережение.

На направлении транс-континентальной транспортной связи расположен ряд опорных российских территорий, стратегии которых ориентированы на развитие индустриальных кластеров и усиление инновационной составляющей местных экономик.

Широтная связь Европа – Азия, соединяя перспективные макрорегионы через российские регионы потенциального роста Урала и Сибири, создаст предпосылки роста экономической активности в депрессивных территориях в системе сообщающихся сосудов.

Главная угроза для экономического развития – дефицит человеческого ресурса.

Прогноз: К 2050г на земле будет проживать 9.3 млрд человек (сейчас 6.3 млрд). Около 99% прироста населения обеспечат страны Азии и Африки. Население России согласно прогнозам сократится еще на 17% и составит 122 млн чел.

5 ТРАНЗИТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ СЕВЕРНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА

5.1 Геополитика

Из всех вариантов снижения зависимости российской экономики от цен на нефть, самый привлекательный - обслуживание транзитного моста Европа - Азия. Глобализация производственных схем, перемещение производств из Европы в Азию и доставка продукции обратно к европейским потребителям превращает транспортировку в одну из функций производственного процесса.

Российская транспортная система имеет шанс стать составляющей глобальной системы производства. Северный транспортный коридор может стать элементом этой системы. Для реализации этого шанса транзитные маршруты через территорию России должны стать привлекательнее других маршрутов, связывающих Европу и Азию (См. **Таблицу 34**).

Таблица 34 Варианты транспортных маршрутов, связывающих Европу и Азию

Существующие и развивающиеся маршруты	Преимущества	Ограничения и риски
Морской маршрут вокруг Азии через Суэцкий канал	Наиболее популярный транспортный маршрут, привычный и экономичный.	1. Пропускная способность Суэцкого канала почти исчерпана. При более мощных прогнозируемых грузопотоках между Европой и Азией канал создаст эффект «бутылочного горла».
Современный формат традиционного маршрута Шелкового пути	Подписаны соглашения и договоры, образован консорциум из десятка стран, начато строительство железной дороги через Казахстан с колеей европейского стандарта, что интегрирует этот маршрут с европейской сетью железных дорог, ограничивая доступ России к обслуживанию транзита на направлении Европа – Азия.	1. Шелковый путь проходит через 11 стран, что требует действий для снижения негативного влияния граничных эффектов и многочисленных «горячих точек» в странах Средней Азии. 2. Протяженный путь, где транспортировка занимает 20-45 суток.
Российский транзитный мост Европа - Азия	Кратчайшее сухопутное расстояние между Европой и Азией проходит по территории России. Чем севернее проходит маршрут, тем он короче. Россия могла бы предложить путь, который занимает 12-15 дней. Время – важный фактор в современной экономике, поскольку жизненные и технологические циклы товаров имеют тенденцию к сокращению. Согласования нужны только между тремя сторонами: ЕС, Россией и Китаем. Россия исторически привыкла вести диалог, как с Европой, так и с Азией, являясь геополитическим буфером между этими двумя цивилизациями. Сегодняшние тенденции стирания границ и формирования глобальной экономики повышают ценность российского исторического опыта.	1. Развитие транзитных услуг через российскую транспортную инфраструктуру требует: <ul style="list-style-type: none"> ▪ масштабных инвестиций ▪ единой политики и согласованности действий всех участников масштабного технологического процесса по обслуживанию транзита 2. Основа транзитных услуг – железные дороги, которые находятся в процессе затяжного реформирования. 3. Незрелость автодорожной инфраструктуры для дополнения артериального железнодорожного направления дорожной сетью для обслуживания коллекторно-дистрибьюторской деятельности.

В случае привлечения транзитных грузопотоков направления Европа-Азия на российскую транспортную систему, представляются благоприятные возможности одновременно решить важные национальные задачи. (См. **Таблицу 35**)



Таблица 35 Сопутствующие национальные задачи, решению которых содействует развитие транспортной связи Европа – Азия

Национальные задачи	Причины постановки национальных задач	Риски неудач при решении национальных задач
1. Диверсификация поставок углеводородов	<p>Проблема: Углеводородный экспорт, внешнеэкономические и политические связи России ориентированы на Европу. В Европу направляется основной объем сырья и это делает Россию политически и экономически зависимой от Европы. Интеграция европейских стран в рамках ЕС превращает Европу в единого монопольного потребителя российских ресурсов. Экономическая политика ЕС предполагает сокращение доли российских энергоносителей в потреблении. Поэтому, европейский рынок для энергоносителей не расширяется, а скорее, наоборот, сужается (стабильность рынка, внедрение энергосбережения).</p> <p>Решение проблемы: Освоение месторождений Восточной Сибири и Дальнего Востока, соединение восточного трубопровода с существующей трубопроводной системой означает создание выбора между западным и восточным направлениями экспорта.</p> <p>Рынок стран АТР привлекательнее европейского, поскольку:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 Регион АТР динамично развивается, и развитие прогнозируется на длительный период. 2 Удаленность региона АТР от основных районов добычи углеводородов означает более высокие цены на углеводороды. 3 Экспорт газа может осуществляться в сжиженном виде, что стимулирует не просто перекачку сырья, а увеличение добавленной стоимости за счет процесса сжижения. 4 Страны АТР также стремятся диверсифицировать источники и маршруты импорта энергоресурсов т.к. они сегодня зависимы от нестабильного Ближнего Востока. 	<ol style="list-style-type: none"> 1 Бюрократия и замедленность действий государственных структур 2 Отсутствие программы лицензирования недр, что сдерживает геологоразведку и разработку месторождений Восточной Сибири и Дальнего Востока 3 Отсутствие координации между организациями по добыче нефти и газа 4 Неразвитая транспортная инфраструктура
2. Интеграция европейской и азиатской частей России и экономическое развитие Восточной Сибири и Дальнего Востока	<p>Связать европейскую и азиатскую части России особенно важно, поскольку экономика восточной России уже сейчас теснее взаимосвязана и зависима от соседних государств (в первую очередь, от Китая), чем от европейской России.</p> <p>Формирование транзитной транспортной инфраструктуры, соединяющей европейскую и азиатскую части России, позволит интегрировать два макрорегиона, вовлечь Восток России в национальный экономический оборот и начать его освоение.</p> <p>Единственной связью, позволяющей до сих пор удерживать Восток России, остается Транссиб, вокруг которого концентрируется жизнедеятельность.</p>	<p>Ресурсы Востока России остро необходимы для быстро развивающихся экономик перенаселенных стран АТР. Если уровень жизни населения восточной части России не повысится, а процессы депопуляции не будут остановлены, то реальной становится угроза потери суверенитета Востока России.</p>

Факторы, сдерживающие развитие транзита на оси Америка-Европа-Азия через российскую территорию

Транспортная стратегия России до 2020г ставит цель – реализация транзитного потенциала и интеграция в мировой рынок транспортных услуг, предполагая:

- Привлечение транзитных грузопотоков к портам Севера и Дальнего Востока. Запуск в работу Северного морского пути: в 2005г. по трассе СМП перевезено 1.8 млн. т грузов, к 2020г ожидается до 50-70 млн. т.
- Загрузку инфраструктуры Транссиба и БАМа. Транзитный потенциал Транссиба – 200 тыс. TEU в год, который задействован не более чем на



40%. В 80-е годы 20в при максимальных грузопотоках Трансиб был загружен на 77% (154 тыс. TEU в год). БАМ практически простаивает.

Резерв опорных транспортных инфраструктур для наращивания межконтинентального транзита налично. Но реальность такова:

- Ежегодный объем торговли между Европой и Азией оценивается примерно в \$600 млрд. и Россия могла бы обслуживать 10-15% этого объема. Сегодня эта доля – менее 1% (\$550 млн).
- Транзитные доходы СССР в конце 80-х достигали \$17 млрд. В постсоветский период транзит ушел в обход России.
- Значительная часть импорта, следующего в Россию, попадает к получателям окольным путем. Японские товары везут в Москву через

порты Финляндии, куда они прибывают на японских судах. Стоимость товаров естественно отражает транспортные издержки. Например, российские потребители ежегодно переплачивают около полумиллиарда долларов при покупке импортных автомобилей, за то, что импорт вынужден входить на российский рынок через порты Финляндии.

- Доля транзита в экспорте российских транспортных услуг составляет около 4%, используется всего 5-7% транзитного потенциала.

Характеристики основных внутрироссийских проблем, препятствующих прохождению транзитных грузопотоков через российскую транспортную инфраструктуру, и пути решения приведены в **Таблице 36**.

Таблица 36 Проблемы, препятствующие привлечению транзитных грузопотоков на маршруте Европа-Азия через российскую транспортную инфраструктуру

Проблема	Состояние проблемы	Пути решения проблемы внутри России
Отсутствие российской транспортной системы как таковой. Есть лишь разрозненные виды транспорта.	Контейнерный грузопоток между Китаем и США составляет около 18 млн контейнеров ежегодно. Путь через Россию между Китаем и восточным побережьем США на 6.5 тыс. км короче, чем через Тихий океан. Грузопоток мощностью 4 млн контейнеров, следующий на восточное побережье США, готов пойти через Россию. Предположим, что железная дорога груз перевезет, но нужен российский порт, который мог бы перегрузить эти контейнеры на суда. Однако на Северо-Западе России нет ни одной площадки, которая могла бы обработать такой объем груза. Самый крупный порт С-Петербурга может обработать не более 1 млн контейнеров в год. Остаются порты Финляндии.	Необходимы: 1. Программа развития транзита, увязывающая вопросы прохождения транзита на стыке порт - железная дорога; 2. Экономические обоснования и привлечение крупных инвесторов; 3. Привлечение транснациональных транспортных корпораций, т.к. груз ориентируется не на страну, а на работающие в ней транспортные компании, обладающие производственными технологиями и ноу-хау; 4. Запуск механизма концессий для привлечения частных инвестиций в инфраструктуру; 5. Отладка процедуры резервирования земли под размещение транспортных объектов; 6. Решение вопросов по налогам, ставкам аренды, выравниванию железнодорожных и портовых тарифов после вступления России в ВТО; 7. Создание логистических центров в портах для повышения производительности транспортных операций и сокращения сроков перевалки грузов. Резерв для интенсификации огромен: в российских портах груз может находиться по 35 дней, а в Роттердаме – обработка этого же груза займет всего сутки.

Наднациональные вопросы, требующие решения для привлечения транзита на российскую территорию на направлении ЕС-Китай

Для реализации перспектив развития транзита необходимо выполнение требований:

- 1 Сближение национальных законодательств, упрощение и гармонизация таможенных процедур, унификация документации, как на западе с ЕС, так и на востоке с Китаем;

- 2 Соответствие жестким требованиям грузоотправителей из третьих стран к качеству транспортных услуг (сокращение времени, затрат, рисков) на основе развития логистики, требующей мультимодальности транспортной системы;
- 3 Привлечение международных финансовых институтов;



- 4 Улучшение управления транспортными процессами на обширных географических пространствах требующих информационно-логистических систем, системы глобальной навигации;
- 5 Повышение квалификации кадров (логисты, аналитики и управленцы, способные к комплексному решению сложных задач и администрированию масштабных систем);
- 6 Страхование (грузов, транспортных средств, ответственности перевозчиков), система перестрахования;
- 7 Минимизация ущерба, наносимого функционированием транспортных инфраструктур окружающей среде, сохранение природно-исторических ландшафтов, стимулирование использования более чистых транспортных средств и ужесточение экологических норм.

Вывод: Чтобы реализовать российские геополитические преимущества и попутно решить другие вопросы национальной важности, требуется конкурировать с альтернативными маршрутами, связывающими Европу и Азию. Для этого нужны системные и целенаправленные действия.

Транзит – огромный экономический ресурс и одна из составляющих мировой торговли – экспорта услуг. Требования потребителей ужесточаются, набор услуг расширяется, что требует развития транспортной системы. Привлекаемый транзит загружает резервы транспортных инфраструктур, стимулирует их развитие и расширенное воспроизводство. Создается стимулирующий эффект для машиностроения, транспортного строительства, совершенствования технологий, расширения сети терминалов, создаются новые рабочие места, оживляется экономика в зоне транзитного влияния. Для территорий транзитные грузопотоки – это овеществленные потоки капитала.

В настоящее время транспортные издержки на российской территории имеют устойчивую тенденцию к росту. Российская транспортная инфраструктура и транзитные услуги смогут сделать привлекательным транзитный маршрут через российскую территорию только при более низких транспортных издержках грузоотправителей, чем на конкурирующих маршрутах. Путь снижения издержек грузоотправителей - интеграция отдельных видов транспорта в транспортную систему и построение логистических систем:

- А. полностью охватывающих потоки товародвижения на обширных российских пространствах,
- В. интегрированных на западе и на востоке с логистическими системами Европы и Азии.

5.2 Логистика

В 70-е годы 20в в странах с рыночной экономикой транспорт стал тормозом для экономической интеграции. Жесткое государственное регулирование на транспорте (тарифы, инвестиции, количество и деятельность транспортных компаний) не позволяло гибко реагировать на нужды рынка.

В итоге, транспорт существовал как бы сам по себе, конкуренция на транспорте была вялой, немногочисленные транспортные компании пользовались монопольным положением, развитие их было замедленным, качество услуг и их ассортимент не отвечали требованиям грузоотправителей. Издержки в транспортном секторе росли, но монопольные организации знали лишь единственный способ их компенсации - повышение тарифов.

В конце 20в на фоне растущей мировой конкуренции и глобализации систем производства и распределения, страны с рыночной экономикой начали дерегулирование экономик, формирование международных стратегических союзов и соглашений. Граничный эффект снизился и на пространстве общего рынка транспортным компаниям пришлось активно конкурировать, Это ускорило их развитие, привело как к снижению затрат, так и к повышению качества транспортных услуг.

Рыночная экономика меняет понятие транспортировки. Транспортная отрасль, приравняваемая ранее к промышленным отраслям, трансформируется в отрасль логистических услуг.

Логистика – дисциплина, включающая планирование перемещения материальных потоков, их организацию и контроль с целью минимизации общих издержек. Это – экономическая и наукоемкая часть бизнеса.

Логистика возникает только тогда и там, где начинают всерьез считать затраты. Как правило, к этому приводит ужесточение конкуренции.

Начало логистического подхода - анализ структуры затрат и внедрение управленческого учета по видам затрат, по их экономическому содержанию и по месту возникновения. Управленческий учет имеет иную логику, чем логика бухгалтерского учета, позволяя:

- анализировать реальные издержки (как затраты, так и ущерб для имиджа и т.п.)
- увязывая статьи затрат с функциями и показателями качества.

Пример:

Статьи затрат для схемы поставок «точно-во-время»:

- | | |
|---------------------|------|
| ▪ Зарплата | 6000 |
| ▪ Командировочные | 3000 |
| ▪ Представительские | 2000 |
| ▪ Транспорт | 8000 |
| ▪ Таможня | 9000 |



- Склад 0
- Охрана 0

В управленческом учете каждая функция компании отображается как расходная статья. Статьи всегда отображаются полностью, но те, что оказываются незадействованными, просто обнуляются. В этом случае, всегда видно, по какой функции происходит рост затрат, а по каким – экономия, и где можно выявить резервы оптимизации затрат, а значит, снижения себестоимости и повышения конкурентоспособности компании. В отличие от бухучета управленческий учет не требует подтверждения документами. На статьи затрат относятся потери времени, поломки, нереализованные выгоды и т.д. Если в бизнес-процессе произошел сбой, за которым последовали дополнительные издержки, то эти издержки относятся на то звено логистической цепочки, где они возникли и это указывает на «слабое звено» бизнеса.

Под транспортировкой сегодня понимается не только перевозка груза транспортными средствами на протяжении маршрута от пункта отправления до пункта назначения, но и все сопутствующие логистические операции: экспедирование, хранение, грузопереработка, упаковка, передача ответственности за груз, страхование рисков, таможенные процедуры и т.д. Поэтому, на протяжении маршрута от грузоотправителя до грузополучателя потребительские свойства груза изменяются. Это означает: с позиции логистики транспортировка является продолжением производственного процесса.

Политика предоставления сопутствующих логистических услуг, а не только перевозка груза – способ повышения добавленной стоимости транспортных услуг.

Направления транспортных коридоров, где развиты сопутствующие логистические услуги, всегда более привлекательны для грузоотправителей, из-за:

- более широкого ассортимента и высокого качества услуг, ускорения транспортных операций,
- сдерживания роста тарифов, поскольку у операторов имеется возможность повышать свою прибыльность за счет дополнительных услуг,
- быстрого внедрения новых технологий.

Принимая решение о выборе маршрута, грузоотправители взвешивают общую сумму издержек на всем протяжении пути. Сравнение суммарных издержек на всем маршруте, от пункта отправления до пункта назначения, определяет выбор грузоотправителем того или иного маршрута.

Пример 1: Петербург – крупнейший порт России по сухим грузам и контейнерам. Однако его территориальные возможности для увеличения мощности по хранению и накоплению грузов практически исчерпаны. В этой ситуации, что многократно подтверждено мировым опытом, основной упор должен делаться не на дальнейшее наращивание объемов перевалки, а на создание добавленной стоимости за счет оказания сопутствующих услуг. В этом случае возникает необходимость перехода от транзитной модели развития к транзитно-дистрибутивной модели, которая включает: складирование, хранение, дистрибуцию, затарку, растарку, формирование новых товарных партий, маркировку, комплектацию, сборку.

Пример 2: До объединения Европы каждая транснациональная корпорация (ТНК) создавала на каждую страну один дистрибутивный центр, из которого снабжались местные грузополучатели. С объединением Европы началась перестройка систем дистрибуции ТНК. Корпорации стали создавать один большой общеевропейский центр, а затем региональные центры на группы стран. Уловив эту тенденцию, Голландия поставила национальную задачу – работать с каждой ТНК в отдельности и создать им такие условия, чтобы ТНК сконцентрировали свои общеевропейские центры на голландской территории. Через 3 года основная масса общеевропейских дистрибутивных центров оказалась сконцентрированной вблизи голландских портов. Это означает, что на десятилетия вперед голландские порты, а за ними - железные дороги, автоперевозчики, экспедиторы и поставщики транспортных услуг, будут стабильно загружены работой.

На транзитных услугах Голландия зарабатывает в год \$20 млрд, а Россия – менее \$3 млрд.

Опыт Голландии быстро оценили эстонцы. Эстония сформулировала общенациональную задачу – стать дистрибутивным центром не только для Северной Европы, но и для Северо-Запада России.

Вступление России в ВТО окажет влияние на темпы роста грузопотока. Сейчас, несмотря на рост железнодорожных тарифов в направлении российских портов, сохраняется зазор в 1.5-1.7 раза между тарифами в российские и зарубежные порты. Вступление в ВТО означает необходимость уравнивать тарифы, что неизбежно переориентирует значительную часть грузопотока на более производительные порты Прибалтики и Финляндии.

Вывод: Будущее российской транспортной отрасли зависит не только от физического объема грузопотоков, но и от изменения их структуры, а также развития сопутствующих услуг для этих грузопотоков.

Под изменением структуры грузопотоков понимается изменение в пользу



дорогих и технологичных в обработке и экологически чистых грузов.

Можно переваливать 50 млн т угля, а можно 50 млн т контейнеров. Но перевалка контейнеров – высокотехнологичный процесс, прибыльность которого гораздо выше и для окружающей среды это намного лучше.

Однако на пути реализации подобных планов стоит ряд нерешенных проблем федерального масштаба. (См. **Таблицу 37**).

Таблица 37 Нерешенные проблемы федерального масштаба, препятствующие реализации планов развития логистических услуг

Проблемы	Направления решения проблем
1. Отсутствие целостной услуги	Увеличить транзит можно, если предложить грузоотправителям целостную услугу, гарантирующую стабильность доставки грузов. Объем транзита в России в 2005г составил 17.4 млн.т., из них около половины – сырьевые грузы. Объем контейнерных перевозок – 184 тыс. контейнеров. Возможности российских железных дорог намного выше. Можно было бы доставлять груз по Транссибу от Тихого океана до западной границы за 11 дней, проходя в сутки по 1000 км. Но делать это мешает отсутствие целостной услуги, т.е. разрывы в мультимодальной технологии транзита из-за дезинтеграции видов транспорта. Задача становится неразрешимой, если пункт отправления находится в Китае, а пункт назначения - в Западной Европе.
2. Отсутствие государственной политики привлечения транзитных грузов	Политика, охватывающая все виды транспорта необходима для развития национальной транзитной инфраструктуры и транзитных услуг.
3. Отсутствие законодательной базы	Участникам рынка грузовых перевозок необходимы: <ul style="list-style-type: none"> ▪ федеральный закон о транзите, который установит «правила игры» для всех участников рынка транзитных услуг, ▪ постоянно действующий координационный орган при Минтрансе РФ.
4. Тарифная политика	Необходим баланс интересов организаций железнодорожного транспорта, российских экспортеров и экономики в целом.
5. Отсутствие согласованности в транспортном секторе	Наиболее остро стоит проблема несогласованности на стыке морских портов и железных дорог. Ликвидация заторов на подходах к портам возможна при взаимодействии трех сторон – портов, железной дороги и грузоотправителей.
6. Отсутствие агентской сети	Развитие такой агентской сети позволило бы применять сквозную ставку доставки грузов, а также, сокращать порожний пробег подвижного состава и контейнеров

Вывод: В условиях рыночной экономики логистика определяет транспортные решения грузоотправителей.

5.3 Мультимодальные перевозки

Грузоотправитель хочет, чтобы груз был доставлен в пункт назначения в заданные сроки с минимальными затратами и рисками. Поэтому грузоотправители выбирают виды транспорта, способные предоставить оптимальное сочетание комплекса необходимых услуг. Перечень необходимых услуг включают не только перемещение, но и экспедиторские, информационные, транзакционные операции, грузопереработку, страхование, охрану и т.д.

Каждый вид транспорта имеет особенности исполнения логистических операций, свои преимущества и недостатки, которые и определяют степень участия данного вида транспорта в рамках логистической системы. Существует 6 основных факторов, влияющих на величину транспортных издержек и

определяющих выбор вида транспорта грузоотправителем:

- 1 Сроки доставки
- 2 Надежность соблюдения графика доставки
- 3 Стоимость транспортировки
- 4 Частота отправления
- 5 Способность к перевозке разных грузов
- 6 Способность доставки непосредственно до двери грузополучателя

Первые три фактора принимаются грузоотправителями в расчет в первую очередь.

Выбор того или иного маршрута определяется путем сравнения преимуществ разных видов транспорта для конкретной транспортировки (срочность груза, его



ценность, требования к сохранности и т.д.).

Полная маршрутная логистическая цепочка состоит из участков с разными условиями, к которым подбираются виды транспорта по максимуму преимуществ, что позволяет сэкономить на каждом участке и, таким образом, снизить суммарные транспортные издержки на всем пути от двери грузоотправителя до двери грузополучателя.

Смена видов транспорта на стыках участков пути с различными условиями осуществляется с помощью интермодальных систем, интегрирующих смежные виды транспорта.

Интегрирующая система предполагает, что оборудование, применяемое при перевозке на одном виде должно стать продолжением технологии обработки груза на другом виде транспорта. Например, контейнер, перевозимый грузовиком может быть использован для транспортировки на железнодорожной платформе, а погрузочное оборудование позволит осуществить быстрый переход с автодорожного транспорта на железнодорожный.

Интермодальную функцию - переход груза с одного транспорта на другой - выполняют терминалы, которые становятся важным звеном мультимодальной транспортировки.

Контейнеризация перевозок

Мультимодальные перевозки наиболее производительны при использовании контейнеров. Во всем мире высокими темпами развивается линейный контейнерный морской сервис, удобный как для грузоотправителей, так и для судоходных компаний, поскольку позволяет загружать суда в обоих направлениях, в то время как при других отправлениях груза судно часто возвращается в балласте, что означает дополнительные издержки судоходных компаний и рост фрахта. Контейнер – стандартизированная единица груза, один из базовых принципов осуществления международных транзитных перевозок, согласно которым «груз должен следовать в контейнерах, соответствующих международным стандартам». Преимущества и недостатки контейнеров приведены в **Таблице 38**.

Таблица 38 Преимущества и недостатки контейнеров

Преимущества	Недостатки
Стандартизация размера контейнера и его конструкция, позволяют применять его на разных видах транспорта и, таким образом, интегрировать различные виды транспорта на маршруте. Бесспорными преимуществами контейнерных	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Повышается стоимость транспортировки груза ▪ Увеличивается вес единицы

<p>перевозок являются:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ ускорение оборота транспортных средств ▪ повышение сохранности груза ▪ ускорение таможенных операций, погрузочно-разгрузочных работ и передачи грузов получателям ▪ экономия тары и упаковки ▪ поставка продукции от предприятий производителей – к получателю, минуя склады посредников ▪ перевозка грузов мелкими партиями ▪ возможность совместной перевозки контейнеров вместе с массовыми и штучными грузами 	<p>продукции</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Возникает проблема с возвратом порожних контейнеров
--	--

Вывод: Унификация перемещений грузопотоков при помощи контейнеров содействует повышению производительности всех видов транспорта, способствуя развитию мультимодальных форм перевозок, которые наилучшим образом отвечают требованиям грузоотправителя.

В России существуют различия между международными и внутренними грузопотоками:

- на экспортном направлении объем грузов в контейнерах, имеет следующую структуру: продукция целлюлозно-бумажной промышленности – 40%, цветные металлы – 20%, химические грузы – 15%, прочее- 25%;
- на внутренних маршрутах эти же грузы отправляются в железнодорожных вагонах.

Контейнерные перевозки во всем мире – основа грузового сервиса и доля контейнеров в общем объеме грузопотоков колеблется от 10 до 60%. Сырьевая ориентация российской экономики означает, что в России доля контейнеров в экспортном грузопотоке ниже, чем в других странах, составляя около 2% (2004г).

В России рост контейнерных перевозок начался с конца 90-х. Сегодня оборот контейнеров на российском рынке по темпам роста в несколько раз опережает среднемировые показатели:

- за 2004г объем российского контейнерного рынка увеличился на 25% при общемировом росте 8-10%.



- за 2005г. контейнерный оборот терминалов России и ближнего зарубежья возрос еще на 20%.

Доля российского экспорта в контейнерах имеет устойчивую тенденцию роста.

Вывод: Преимущества контейнеров наилучшим образом соответствуют главным требованиям рыночной экономики, предъявляемых к транспортной отрасли:

- обеспечивать транспортные операции гибко, с минимальными издержками, максимальной скоростью и безопасностью.

Усиление конкуренции в мировой торговле заставляет грузоотправителей искать пути снижения логистических издержек, и один из путей - расширение использования контейнеров для грузовых перевозок на дальние расстояния. Поэтому спрос на обслуживание контейнерных перевозок и услуги контейнерных терминалов будет стабильно нарастать.

Факт: Cosco Pacific – один из самых крупных в Китае операторов контейнерных терминалов и морских контейнерных перевозок. Компания намерена всерьез

заниматься и производством контейнеров. Стремительное развитие китайской экономики и рост объемов внешней торговли делают контейнерные перевозки одним из наиболее перспективных направлений бизнеса. По объему контейнерных перевозок Китай еще в 2003 г. обогнал США и стал мировым лидером (свыше 48 млн. TEU в год).

5.4 Специфика российского транспортного рынка

После распада централизованной системы поставок и распределения, на которую была ориентирована транспортная система Советского Союза, потребовалось создание принципиально новых логистических связей. Процесс идет медленно и трудно. Результат слабой логистики - задержки поставок, потеря и порча грузов, отсутствие сопутствующих услуг, рост аварийности на транспорте. Доходность транспортных операций поддерживается, главным образом, за счет роста тарифов, а не за счет повышения качества услуг, расширения их ассортимента и привлечения большего количества грузоотправителей.

Экономика России, сформированная из секторов двух типов, сырьевого и обычного, требует соответствующих транспортных услуг (См. **Таблицу 39**).

Таблица 39 Российские транспортные потребности двух типов

Тип потребностей	Тип услуг	Тип перевозчиков
Первый тип потребностей типичен для предприятий по добыче и первичной переработке сырья и предприятий тяжелого машиностроения. Эти предприятия-экспортеры заинтересованы в снижении тарифов (транспортная составляющая в цене зачастую превышает 50%), не имеют значительных альтернатив рынка, нуждаются в значительном количестве подвижного состава и возврате порожняка.	Монопольные услуги государственного перевозчика ориентированные на потребности предприятий сырьевой ориентации - транспортировку навалочных грузов с низкой добавленной стоимостью на ограниченном количестве направлений на протяженные расстояния.	Монопольные организации с государственным регулированием тарифов
Второй тип потребностей типичен для предприятий несырьевых секторов, малого и среднего бизнеса. Эти предприятия заинтересованы в качестве транспортировки грузов (транспортная составляющая составляет 5-10% стоимости груза), имеют возможности выбора рынков и видов транспорта, нуждаются в гибких услугах, способных удовлетворить их неритмичные и нестабильные транспортные операции, ориентированные на различные требования рынка.	Конкуренстные транспортные услуги частных перевозчиков, ориентированные на обслуживание потребностей предприятий технологичной и наукоемкой ориентации для транспортировки продукции с высокой добавленной стоимостью, небольшими партиями, на большом количестве направлений.	Конкурирующие организации с рыночным регулированием тарифов.

Вывод: Необходимость отхода от сырьевой ориентации экономики требует наращивания транспортных услуг второго конкурентного типа, гибко

ориентированных на изменяющиеся потребности грузоотправителей. Ориентация на развитие именно подобного типа услуг на направлении



Северного транспортного коридора – ресурс повышения его привлекательности для грузоотправителей.

Программа «Развитие экспорта транспортных услуг» на период 2006-2010гг
В 2005г была утверждена концепция подпрограммы «Развитие экспорта транспортных услуг» на период 2006-2010гг, как часть Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы РФ». Стоимость подпрограммы – \$30 млрд

Однако подпрограмма вызывает следующие критические комментарии:

- Развитие экспорта транспортных услуг требует, прежде всего, мер институционально-организационного и экономически правового характера, а не инвестиций. Если государством будут созданы условия для развития транзита, то инвестиции не замедлят прийти с рынка и для этого нет необходимости отвлекать бюджетные ресурсы. (См «Золотое правило государственных финансов» Гл.3.4 **Инвестиционный климат в зоне влияния Северного транспортного коридора**).

Международному транзиту препятствуют, прежде всего, несоответствия российских правил международным нормам функционирования транспорта.

Отличия касаются:

- нормативно-правовой базы регулирования перевозок
- тяжеловесность таможенных процедур
- принципов налогообложения
- принципов ценообразования (тарифы, фрахт)
- требований к техническому состоянию транспортных средств
- требований к экологическому воздействию транспортных средств
- положений о транспортном экспедировании и др.

Пример: В течение последних лет объемы перевозок по Транссибу росли, пока в начале 2006г российская сторона не объявила о значительном, почти в 2 раз, повышении транзитных железнодорожных тарифов на перевозку контейнеров. В результате чего российский транзитный маршрут потерял свою конкурентоспособность, и в середине 2006г транзитные грузопотоки на Транссибе сократились с более чем 100 тыс. двадцатифутовых контейнеров в 2005г практически до 0 (8 тыс. в 2006г). Тарифные изменения приведены в **Таблице 40**. Рассмотрена перевозка контейнеров на двух альтернативных маршрутах: по Транссибу и по морю (Deep sea).

Во внимание приняты направления основных перемещений контейнерных потоков за последнее десятилетие:

- Корея – Польша (завод LG Electronics в пригороде Варшавы)
- Корея – Словакия (завод Samsung в Галанте)

- Корея – финские порты Котка и Хамина – традиционный путь потоков корейской внешней торговли.

Таблица 40 Сравнительный анализ тарифов на перевозку контейнеров из Кореи в Европу по Транссибу и по альтернативному морскому маршруту, (\$ за один контейнер), 2005/2006

Маршрут	20 футовый контейнер			40 футовый контейнер		
	Транссиб	Deep sea	Разница	Транссиб	Deep sea	Разница
Пусан (Республика Корея – Варшава (Польша))	<u>1905</u> 2665	<u>2150</u> 1800	<u>+245</u> -865	<u>2955</u> 4525	<u>4050</u> 3200	<u>+1095</u> -1325
Пусан – Галанта (Словакия)	<u>2150</u> 2745	<u>2150</u> 1800	<u>0</u> -945	<u>3585</u> 4880	<u>4050</u> 3200	<u>+465</u> -1680
Пусан – Котка/Хамина (Финляндия)	<u>2025</u> 2595	<u>1750</u> 1400	<u>-275</u> -1195	<u>3135</u> 4325	<u>3050</u> 2200	<u>-85*</u> -2125

Источник: Данные международной транспортно-экспедиторской компании ООО «Транссибирский интермодальный сервис».

* - Даже неблагоприятная разница -\$ 85 в направлении финских портов в 2005г означала выгоды из-за комплексных транспортных услуг по обслуживанию транзита, предоставляемых российскими транспортными экспедиторами.

До 2005г корейские грузоотправители выбирали российский транзит по всем направлениям. После изменения в 2006г транзитных железнодорожных тарифов транзит сократился до 0. Таков результат борьбы Минтранса с «серыми схемами».

В 2005г между портами стран АТР и ЕС было перевезено более 10 млн. контейнеров. К сожалению, этот поток обходит Россию и недополученные выгоды колоссальны.

Подобные недальновидные действия государственных структур – основная угроза для любых инвестиций, направляемых в развитие транзитных мощностей.

В 2007г ожидается снижение российской стороной тарифов на контейнерные



перевозки по Транссибу на 35%.

Роль государства в развитии транзита

Развитие транспортной отрасли в целом требует системного подхода: например, планирование развития портовых мощностей должно сопровождаться сбалансированным развитием железнодорожных и автодорожных подъездов, станций, терминалов и т.д.

От государственных структур требуется выполнение надведомственно-интеграционной функции. В транспортной отрасли государственное регулирование должно обеспечиваться в целях улучшения:

- Инвестиционного климата,
- Межведомственной координации,
- Контроля над деятельностью транспортных монополистов,
- Качества подготовки кадров.

Вывод: В условиях развития рыночных отношений и роста конкуренции на транспорте повышаются требования к человеческому ресурсу. От нового поколения руководителей требуется понимание транспорта, как единой системы производства транспортных услуг для потребителя. Каждый вид транспорта – часть технологического мультимодального процесса. Чем лучше конечный результат этого процесса для грузоотправителей, тем выше спрос на комплексные транспортные услуги, тем значительнее выгоды каждого участника «транспортной команды». Транзит – это «командная игра».

Транзитный потенциал российской территории будет реализован в полной мере только в том случае, если команда под названием «Транспортная система» сможет обеспечить плавное прохождение транзитных грузопотоков от пункта отправления до пункта назначения с максимальным использованием сравнительных преимуществ участвующих «игроков» - видов транспорта.

Специфика российского рынка логистических услуг

Если грузоотправителю надо отправить груз в отдаленный регион или другую страну, он заказывает эту услугу специальной компании-агенту (freight forwarding), выполняющей функцию управления транспортной логистикой, которая организует грузоотправителю целостную услугу - перевозку «от двери до двери».

Грузоотправитель ожидает, что компания-форвардер:

- выберет оптимальный (с точки зрения затрат, срочности и сохранности груза) маршрут,
- закажет необходимые услуги транспортным фирмам,
- закажет услуги по обработке груза в интермодальных терминалах,

- закажет оформление груза на таможнях,
- осуществит полное документарное и финансовое сопровождение всего перевозочного процесса, застрахует все риски,
- полностью примет на себя ответственность за сохранность груза и своевременность его доставки.

Основа деятельности логистической компании форвардера – координация всех звеньев транспортной цепочки. Эта логика отвечает экономической целесообразности и за пределами России транспортный рынок именно так и работает.

Деятельность логистических компаний-посредников вполне окупается, поскольку неспециалист всегда заведомо проигрывает профессионалу, у которого есть необходимые знания, навыки, связи, юридическая и информационная поддержка, система договоренностей о льготах с перевозчиками. Конкретные виды услуг в перевозочном процессе сложны, находятся в постоянном изменении, что требует высочайшей квалификации и опыта. Высокое качество услуг достигается при специализации. Таков закон рынка.

Профессиональные компании-форвардеры также пользуются поддержкой Международного союза национальных ассоциаций компаний-форвардеров – FIATA.

В России полноценный рынок логистических услуг еще не сформировался. Чаще всего российским экспортерам приходится пользоваться услугами западных компаний. По сути, этот рынок в России без боя сдан зарубежным конкурентам.

В ином случае, грузоотправителя ждет трудоемкий и нервный процесс общения с отдельными участниками на протяжении транспортной цепочки. В отсутствии «логистического дирижера» гигантский рынок распадается на множество слабо связанных друг с другом под-рынков, где работают тысячи компаний. Для экспортеров, имеющих стабильных потребителей и определенные маршруты транспортировки, особых проблем не возникает. А тем, кто все время ищет новых покупателей, приходится содержать в своей структуре отделы транспортной логистики и нести все риски, связанные с каждым этапом транспортной цепочки. Это повышает издержки, и соответственно, снижает конкурентоспособность российских товаров на мировых рынках.

Во многих случаях не удается избежать подобной участи и импортерам: иностранные компании-форвардеры не любят возить грузы в Россию, где требуется огромное количество разрешительных и уведомительных бумаг, а риски многократно выше. Как правило, от границы грузы везут российские перевозчики со всеми присущими им высокими накладными расходами.



Грузоотправители, особенно иностранные, стремятся найти в России такого посредника, который примет на себя как можно больше ответственности. Особенно это актуально для контейнерных грузов – наиболее дорогих и требующих, как правило, мультимодальных перевозок. В Европе и США крупные логистические компании контролируют почти всю транспортную цепочку, имея в собственности таможенные терминалы, флот, склады. Так работают почти все крупные контейнерные линии – Maersk, Schenker, APL.

В России чаще всего в роли организаторов перевозочного процесса выступали экспедиторские компании. Экспедиторы быстро поняли, что многие функции проще выполнять самим, нежели требовать от партнеров соблюдения необходимых условий (особенно, если это касается железнодорожного транспорта, от которого потребовать что-либо практически невозможно). В результате, вместо организации процесса, экспедиторы занялись натуральным хозяйством и стали осваивать смежные специальности и, в первую очередь, занялись перевозками. Наиболее крупные экспедиторы стали приобретать собственный подвижной состав, попутно обзаводясь подразделениями по обработке грузов и их охране в пути, таможенному оформлению, линейному агентированию, сюрвейерским, складским, брокерским, стивидорным, консультационным услугам и т.д. Диверсификацией своей деятельности стали заниматься также крупные стивидорные и транспортные компании.

Тем не менее, в России нет организаций, которые способны осуществлять доставку груза «от двери до двери». Максимум до чего дошел рынок услуг в России – конгломерат «экспедитор – таможенный брокер». Ни одна из российских компаний не имеет представительства за рубежом. Есть только агенты, хотя у любого серьезного экспедитора должны быть представительства в странах, где происходит консолидация его грузопотоков.

Стабильного спроса на услуги организатора перевозок в России также пока нет. Выявлен ряд факторов, тормозящих появление такого спроса:

- Руководители предприятий-грузовладельцев плохо разбираются в маркетинге и не понимают, что высокие транспортные издержки снижают их конкурентоспособность, а если кто и понимает, то продолжает традиционно взывать к государству, которое «должно навести порядок».
- Нет спроса на грузовое агентирование и среди получателей груза, даже среди строительных компаний, хотя, доля транспортных затрат в цене строительных материалов может достигать 70%, что во много раз превышает мировые нормы (10-15%). Только усиление конкуренции на строительном рынке заставило некоторые строительные компании

начать переговоры с грузовыми агентами по поиску путей снижения транспортных издержек.

- Неразвитость транспортного аутсорсинга заставляет компании содержать логистические отделы. Настоящая причина отсутствия аутсорсинга – отсутствие доверия между участниками рынка, и для этого есть веские основания. Неоперативная судебная система не позволяет рассчитывать, что недобросовестный партнер понесет наказание раньше, чем пострадавшая компания успеет разориться. Многие понимают, что от аутсорсинга не уйти. По мере ужесточения конкуренции возникнет необходимость снижения затрат. Тогда и появятся компании, готовые организовывать логистические цепочки и исполнять обязательства, снижая риски грузоотправителя до приемлемого уровня. Тогда исчезнет и натуральное хозяйство. Чем ответственнее будет компания, тем конкурентоспособней она будет, появится мощнейший двигатель прогресса в этой сфере бизнеса – деловая репутация агентов. Только когда репутация становится важным элементом рынка – рынок становится цивилизованным. Деловая репутация всегда имеет особое значение в сложных и подвижных сегментах рынка, где невозможно все оговорить в контрактах. Многого строится на доверии. Формирование репутации – длительный процесс и, по мнению представителей этого бизнеса: в первые пять лет компания работает над созданием своей репутации, а потом репутация начинает работать на компанию. Высокая репутация – главное условие самого существования таких компаний. Именно это обстоятельство – основная причина отсутствия в России международного института freight forwarding. В настоящее время в России лишь появились компании, которые можно оценивать как точки роста будущего цивилизованного рынка грузоперевозок.

Вывод: В настоящее время «натуральность хозяйства» компаний-экспедиторов:

- повышает надежность перевозок (а это главное требование грузовладельца),
- укрупняет компании и повышает их инвестиционные возможности и собственную прибыльность,
- но не способствует повышению качества услуг.

Экспедиторы предлагают грузоотправителям логистические схемы, привязанные к «своим» видам транспорта, потому что им так выгоднее. Однако выгоды экспедитора не всегда совпадают с выгодами грузовладельца, вынужденного пользоваться не самой оптимальной логистической схемой, которая может проигрывать в сравнении со схемами, которые могли бы быть



предложены независимыми форвардерами.

Рынок логистических услуг на действующем направлении транзита через российскую территорию и Балтику уже занят иностранными компаниями. На новых, формирующихся маршрутах, например, в Баренц Регионе и далее, на направлении Северного транспортного коридора, пока есть возможности перспективного развития рынка современных логистических услуг и российского института freight forwarding. Будущее за компаниями, которые смогут оказывать комплекс качественных услуг.



Диаграмма 5 География российских контейнерных грузопотоков
Журнал «Эксперт»



5.5 Виды транспорта

В данной главе рассматриваются общие тенденции для каждого вида транспорта, оказывающего влияние на развитие Северного транспортного коридора, включая:

- 5.5.1 Морской транспорт
- 5.5.2 Железнодорожный транспорт
- 5.5.3 Автомобильный транспорт
- 5.5.4 Пункты пропуска
- 5.5.5 Внутренний водный транспорт
- 5.5.6 Трубопроводный транспорт
- 5.5.7 Воздушный транспорт
- 5.5.8 Телекоммуникации

5.5.1 Морской транспорт

В структуре грузопотоков, проходящих через российские порты, 80% составляет экспорт, 15% импорт, а на долю транзита приходится всего 5%.

Несмотря на потенциальную привлекательность российских портов для транзита в направлении запад-восток, они, преимущественно, работают на вывоз сырья.

Группа морских портов Баренц Региона, объединенных общей стратегией, могли бы сформировать Баренцеву логистическую платформу, где аккумулируются/распределяются транзитные грузопотоки, которые, перемещаясь далее по направлению Северного транспортного коридора и Северной транс-национальной оси обслуживают торговые отношения между Европой и Азией.

Перспективы развития портов Баренц Региона определяются факторами, как регионального, так и глобального уровня, а именно:

- Тенденциями на рынке морских перевозок (углеводороды, контейнеры),
- Тенденциями мирового судостроения и судоходства,
- Национальной политикой в отношении Северного морского пути и развития арктического судоходства,
- Стратегией развития портов и гибкостью управления,
- Уровнем развития логистики и качеством функционирования портовых пунктов пропуска,
- Степенью координации между портом и смежными наземными видами транспорта,
- Позицией бизнеса и властей,
- Характеристиками портов Баренц Региона.

Тенденции на рынке морских перевозок

Основные тенденции, оказывающие наиболее сильное влияние на перспективы развития морского транспорта, приведены в **Таблице 41**.

Таблица 41 Тенденции и прогнозы, оказывающие влияние на развитие морского транспорта

Тенденция	Прогноз
Рост торговли сжиженным природным газом (СПГ)	Возросший мировой спрос на газ формирует устойчивую базу для роста торговли СПГ на обозримую перспективу. Сегодня 14 стран импортируют СПГ, а к 2010г их число составит 50. Предполагается, что к 2025г половина мирового потребляемого газа будет транспортироваться в сжиженном виде. Увеличится количество терминалов для приема СПГ. Если в 1990г объем мирового газового рынка составил 74 млрд м3, то в 2010г он прогнозируется уже на уровне 289 млрд. м3. Постепенная замена нефти и нефтепродуктов на газ расширит географию поставок СПГ. Количество газозовов в мировом флоте достигло 200, а в 2003г их было всего 151. Для формирования первой сотни понадобилось 34 года, второй – 8 лет, а трехсотый танкер появится через два года. Газовозы строят уже около десятка крупнейших верфей мира.
Рост контейнеризации	Контейнерные перевозки вытесняют с рынка традиционные способы доставки грузов. Широкая номенклатура товаров, перевозимых в контейнерах, привела к динамике роста контейнерных потоков превышающих динамику роста всей мировой торговли. В 2004г между Европой и Азией было перевезено 10.5 млн TEU, а в 2008г ожидается 15 млн (рост 50%). Между Северной Америкой и Азией этот показатель вырастет с 14.3 млн до 20.6 млн TEU(рост 44%). В перспективе в контейнерах будут перевозиться практически все генеральные грузы. Объем перевалки контейнеров через порты России в 2005г составил 2.5 млн TEU и к 2010г может вырасти до 5-6 млн.
Увеличение российского импорта транспортных средств	За период 2003-2005гг объем импорта автомобилей в Россию вырос втрое. В Финляндии на обработке транспортных средств, идущих транзитом в Россию специализируются порты Хельсинки, Ханко, Турку, Хамина, Котка. Автомобили, как из Европы, так и Азии, доставляют



	сюда на морских судах с перегрузкой на автовозы, дефицит которых обостряется. Крупнейшие экспортеры - азиатские производители.
--	--

Вывод: Надвигающийся бум спроса на морские перевозки СПГ и контейнеров заставил крупнейшие судоходные компании мира начать мощную экспансию на этих направлениях. Это значит, что успех портового бизнеса зависит от способности портов адаптироваться к изменениям спроса на морские перевозки.

Пример: Финские порты работают на пределе возможностей, обслуживая потоки транспортных средств, следующих в Россию. Даже с минимальным прогнозируемым на ближайшие годы 50% ростом транзитного потока автомобилей им не справиться без расширения мощностей. Процесс расширения начался. Например, порт Котка увеличил автомобильную площадку с 20 до 90 га (самая большая строящаяся площадка в Петербурге не превысит 10га). В ситуации, когда рост портовых мощностей по перевалке не успевает за спросом на иномарки, выглядит логичным развитие автотерминалов на территории Северо-Запада. Однако повлиять на распределение грузопотоков эти терминалы в ближайшее время не смогут. Причина - финские порты выполняют портовые процедуры проще и дешевле. Российские импортеры могут использовать финские площадки для хранения автомобилей без таможенного оформления, не расходуя средства, пока в России не появится покупатель. У себя, в России такие площадки – острейший дефицит, их услуги дороги. Поэтому, успех российским терминалам может обеспечить только:

- снижение ставок на обработку грузов,

Таблица 42 Стратегии ряда ведущих мировых и российских судоходных компаний

Крупнейшие мировые судоходные компании	Стратегические планы и действия
Лидер мирового рынка - датская Maersk	Цель: Достижение позиции монополиста в нише судов класса EULV (ever ultra large vessel), которых планируется построить целую серию. Разворачивание многомиллиардной программы обновления флота: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 6 газозовов по \$165 млн ▪ план приобретения более 50 контейнеровозов разной вместимости ▪ обсуждение перспектив постройки суперконтейнеровоза на 15 тыс TEU вместо нынешнего рекордсмена в 9.6 тыс TEU.
Французская CMA CGM	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Размещение заказа на 12 контейнеровозов вместимостью 9.6 тыс. TEU ▪ Приобретение ряда менее крупных перевозчиков с получением их флота в клиентскую базу
Тайваньская Evergreen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Постройка 8 новых судов ▪ Переговоры с верфями на постройку еще 10 судов
Швейцарская MSC	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Нарращивание флота за последние 5 лет со 140 судов до 278 в результате чего суммарный дедвейт перевозчика вырос с 280 тыс до 70 тыс TEU

- наличие на их территориях консигнационных складов.

Следует учесть, что:

- 1 Низкая маржа финских портов возможна в результате сбалансированного Ro-Ro трафика: приходящие суда обратным ходом везут финский экспорт. Но, как известно, экспортного Ro-Ro трафика в России практически нет.
- 2 В портовую инфраструктуру Финляндии вкладываются муниципальные, а не частные инвестиции. Муниципалитеты готовы к тому, что инвестиции будут окупаться в течение 20 лет. Российский бизнес не готов к стратегическому инвестированию и его горизонт возврата составляет максимум 7-10 лет.

Процесс создания консигнационных складов в С-Петербурге идет с большим трудом. Основной проблемой стал отвод земель и отсутствие подъездов. Появление аналогичных проблем можно прогнозировать в других российских портах. Поэтому на растущем российском спросе на транспортные средства успешно зарабатывают соседние страны. Наметилась тенденция – российские компании приобретают терминалы на территориях финских и других балтийских портов. Это позволяет российскому бизнесу ускорить доставку и оформление грузов.

Тенденции мирового судостроения и судоходства

Устойчивость тенденций развития морского транспорта лучше всего иллюстрируют процессы мирового судостроения (См. **Таблицу 42**).



Китайская China Shipping	<ul style="list-style-type: none"> Приобретение 6 газозовов к 2012г
Корейская Korea Line	<ul style="list-style-type: none"> План увеличения за четыре года своего флота вдвое с 118 до 240 (балкеры и газозовы)
Российское пароходство Совкомфлот	<p>Компания ориентируется на перевозку углеводородов в северных регионах, полагая, что арктические запасы полезных ископаемых будут востребованы в долгосрочной перспективе. Обсуждается участие Совкомфлота в обслуживании грузопотоков с Приразломного и Штокмановского месторождений. Вместе с Газпромом и PetroCanada планируется транспортировать СПГ с побережья Балтийского моря, где будут построены ответвления от Северо-Европейского газопровода (NordStream) и соответствующий терминал. Кроме этого:</p> <ul style="list-style-type: none"> За последние два года флот пополнен 10 новыми судами, в ближайшей перспективе получит еще 10 судов (нефтеналивные танкеры, продуктовоы и газозовы), в т.ч. 3 крупнотоннажных арктических танкера дедвейтом 70 тыс.т. Отказ от услуг посредников и при сдаче своих судов во фрахт и выход на конечного потребителя Заключение долгосрочных контрактов, прежде всего в рамках промышленных проектов
Российская судоходная компания Новошип	<p>Стратегия наращивания мощности и владение солидной залоговой базой, которая позволит привлекать необходимые финансовые ресурсы для развития:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ввод в эксплуатацию в 2006г 8 новых танкеров и в 2007г еще 6 танкеров Всего программа обновления флота предусматривает приобретение 20 судов к 2008г. При выполнении программы общий тоннаж пароходства достигнет до 5.5 млн т. В отличие от Совкомфлота, Новошип не меняет свою специализацию и делает упор на традиционную перевозку нефти на краткосрочном спотовом рынке <p>К середине 2007г ожидается слияние компаний «Совкомфлот» и «Новошип». Суммарный дедвейт 128 судов превысит 8 млн.т, основа флота – танкеры. Перспектива в основном будет связана с сегментом перевозок углеводородов в ледовых условиях.</p>
Российское Дальневосточное морское пароходство	<p>Сосредоточение на российской грузовой базе. Выстраивание сбалансированного бизнеса, добавив к морским перевозкам логистические услуги.</p> <p>Стратегия пароходства делает акцент на контейнерные перевозки в фидерном секторе – судами до 2.5 тыс TEU.</p> <ul style="list-style-type: none"> Компания строит 15 новых судов, один из которых - самый большой контейнеровоз в истории отечественного флота уже спущен на воду Продажа всего, не связанного с Россией бизнеса на Тихом океане План выхода на биржу с IPO и стабильное закрепление в тридцатке крупнейших контейнерных перевозчиков мира
Российское Мурманское морское пароходство	<p>Контроль над водными перевозками на севере европейской части России и Северо-Западе. Обслуживание логистических цепочек и предложение грузоотправителям услуг по перевозке грузов по системе внутренних водных путей из центральной части России в направлении арктического побережья, а также, до европейских портов. Приобретение контрольного пакета акций (55.3%) Северного речного пароходства, задействованного на доставке грузов по Северной Двине в портопункты арктического побережья.</p> <p>На балансе компании имеется около 200 судов.</p>
ГМК Норильский никель	<p>Реализация программы обеспечения транспортной безопасности, поскольку существующие государственные ледоколы вырабатывают свой ресурс, а строительство новых - под вопросом. (См.Главу СМП и арктическое судоходство)</p> <p>Готовность участвовать в Северном завозе на маршруте СМП:</p> <ul style="list-style-type: none"> Строительство 5 судов усиленного ледового класса, способных осуществлять грузовые перевозки в Арктике в автономном длительном плавании. Первый контейнеровоз уже используется на маршруте Мурманск - Дудинка, остальные планируется спустить на воду в течение 2008- 2009г.

наилучшие перспективы для долгосрочного развития.

Вывод: На мировом рынке судоходства очевидна тенденция наращивания тоннажа контейнеровозов и газозовов. Следовательно, порты, которые адаптируются к спросу на услуги по обработке контейнеров и СПГ, будут иметь

Состояние российского флота

В 1991г транспортный флот СССР насчитывал 1576 судов общим дедвейтом 20



млн т. Ежегодно морем перевозилось в среднем 250 млн т внешнеторговых грузов.

После распада СССР России досталась часть флота, структура которого с 1992 по 2005г изменилась: сократилась доля сухогрузного и комбинированного транспорта, выросла доля наливного. На рынке появились мелкие судоходные компании, чей флот сформировался за счет списанных судов и незначительного нового строительства. С 1992г начался процесс ухода российских судов под флаги других стран (См. Таблицы 43,44).

Таблица 43 Сокращение дедевейта морского торгового флота под российским флагом, 1992 – 2005гг

	Дедевейт морского торгового флота под российским флагом	Доля российских судов под флагами других стран от общего тоннажа
1992	10.6 млн т	18.4%
2005	2.6 млн т	57-60%

Из 211 судов, построенных за период 1992-2004 для российских судовладельцев, под российским флагом ходят менее 10%.

Как результат, российский морской торговый флот, некогда входивший в первую мировую пятерку, к 2005г по тоннажу, зарегистрированному под национальным флагом, опустился на 25-е место, а по общему тоннажу (с учетом судов зарегистрированных в оффшорах) – на 13-е.

В 2004г морем было перевезено 450 млн т внешнеторговых грузов, из них, только 4 -5% (не более 23 млн т) перевезено судами с российским флагом.

Объем перевозок российских внешнеторговых грузов морским транспортом за период с 1998г по 2005г вырос с 204 млн т до 507 млн. т. Около 60% внешнеторгового грузооборота России обслуживается морским транспортом.

Таблица 44 Морской транспортный флот российских пароходств, 2004

Пароходство	Под российским флагом		Под иностранным флагом	
	Количество	Дедевейт, тыс.т	Количество	Дедевейт, тыс.т

Арктическое	17	66.6		
Дальневосточное	57	790.7	3	64.2
Мурманское	33	607.9	12	290.8
Новороссийское	16	618.4	37	2450
Приморское	16	151.6	24	786.8
Сахалинское	19	122.4		
Северо-Каспийское	5	16.3		
Северное	37	220.2	7	37.5
Совкомфлот			45	3260
Итого	200	2594.1	128	6889.3

Источник: ЦНИИМФ

С проблемой ухода под удобные флаги сталкивается большинство морских стран. Судоходство – самый международный из всех международных рынков. Поэтому, как только национальное законодательство вводит правила, снижающие конкурентоспособность услуг морского транспорта на международных рынках, судовладельцы уходят под более удобное законодательство. Последствия этого явления негативны для любой страны, включая:

- Сокращение бюджетных поступлений от судоходного бизнеса,
- Создание проблемы трудоустройства для национальных морских кадров, место которых занимает неквалифицированная рабочая сила из стран третьего мира,
- Возникает угроза ликвидации системы подготовки морских кадров,
- Снижается безопасность судоходства,
- Учащаются аварии и кораблекрушения с серьезными последствиями для окружающей среды.

У национальных правительств существует выбор:

1. Политика невмешательства в судоходный бизнес
2. Предоставление преференций национальным перевозчикам
3. Созданием аналога свободного реестра на национальной почве

Многие страны выбирают последний вариант. Анализ 18-летнего опыта деятельности международных судовых реестров позволил ЕС рекомендовать эту практику для предотвращения оттока флота в оффшорные зоны и возврата его под национальные флаги. С помощью реестра Норвегия вернула себе 90% флота, Дания 97.5%, Турция 84%, Португалия 83%, Италия 70%, Великобритания – 55%. В настоящее время 25 стран используют международные реестры судов. С 2006г такой реестр появился в России в



результате принятия:

- закона «О российском международном реестре судов»,
- «Изменений в правилах регистрации судов»
- списка 12 портов открытой регистрации, в том числе: на Балтике – С-Петербург и Калининград, на Севере Мурманск и Архангельск, на Дальнем Востоке – Владивосток, Находка.

Применительно к зарегистрированным в Российском международном реестре (РМРС) судам предусматривается отмена НДС, налогов на прибыль, на имущество и транспортного налога. Единственные платежи, которые судовладельцы должны будут платить – разовый регистрационный и ежегодный тоннажный сборы, а также единый социальный налог.

Разработчики считают, что РМРС может привлечь российские суда к участию в перевозках углеводородного сырья с шельфа Арктики, поскольку иностранцы могут работать на трассе СМП только по специальному разрешению. По мнению Союза российских судовладельцев, не менее 50% грузов в Арктике должно быть закреплено за российскими судовладельцами, а перевозку правительственных и военных грузов следует полностью отдать российскими судам по мировым фрахтовым ставкам.

Однако чтобы реализовать преимущества второго реестра предстоит преодолеть ряд барьеров, определяемых одним словом «российский консерватизм», например:

1 Предстоит убедить банковские с страховые институты в полноценности второго реестра. Консервативные кредитно-финансовые институты не смогут быстро заменить привычные схемы кредитования новыми, более прогрессивными.

2 Медлительность бюрократической системы, определяющая сроки регистрации судна. В открытых системах для этого достаточно одного дня. Сколько времени займет эта процедура в России пока неизвестно. Счет потерям от простоя крупнотоннажного судна идет на десятки тысяч долларов в сутки,

Таблица 45 Причины определяющего влияния военного фактора в российском судостроении

Причины	Характеристика
Потеря предприятий гражданского судостроения в результате дезинтеграция Советского Союза	Верфи, ориентированные на невоенную продукцию отошли Украине. Из российских верфей только единицы могут строить суда длиной более 170м: Балтийский завод и Адмиралтейские верфи в С-Петербурге; Севмашпредприятие и Звездочка в Северодвинске. Еще 15 заводов способны строить суда от 100 до 150 м и 22 длиной менее 100м. Все эти мощности специализированы технологически и логистически под строительство подводных лодок и надводных военных кораблей. Основная стоимость в их постройке сосредоточена в оружейных и информационных системах, сами корпуса имеют небольшое водоизмещение и стоят относительно дешево. Даже крупные по масштабам военного кораблестроения атомные крейсера типа «Петр Великий» имеют водоизмещение 28 тыс. т, что незначительно по сравнению с танкерами типа класса VLCC с дедвейтом 500 тыс.т.

поэтому оперативность формальностей имеет значение.

3 Позиция таможенных и налоговых органов относительно ремонта судов за границей с заменой механизмов и запчастей, которые сегодня рассматриваются таможней как импорт, на который надо уплатить ввозную пошлину, а налоговая служба настаивает на применении к стоимости запчастей 18% НДС.

Решение о том, под каким флагом регистрировать суда принимают судовладельцы, руководствуясь желанием работать под тем флагом, администрации которого можно доверять.

Российское судостроение

На первый взгляд, дела в российском судостроении обстоят не так уж плохо. В 2005г рост производства составил около 15%. Однако этот рост обусловлен крупными военными заказами. В то же время на мировом рынке гражданского судостроения позиции России слабы. Россия проигрывает не только лидерам – Южной Корее и Японии, но и таким странам, как Вьетнам, Хорватия, Филиппины, Турция и Иран.

Российские корабли стремительно теряют позиции даже на внутреннем рынке. В ближайшие 2 года за рубежом по заказам российских пароходств будет построено 43 судна, а в России – не более 30.

Перекося в сторону военного строительства России достался в наследство от СССР, где двигателем был военный заказ. Гражданское судостроение не развивалось за исключением нескольких сегментов: ледоколов, плавучих буровых установок, судов на подводных крыльях и воздушной подушке. Судостроение удовлетворяло национальные потребности в морских судах примерно наполовину, в промысловых судах – на 60%. Остальные потребности флота удовлетворялись за счет заказов судов в Польше, ГДР и Финляндии. После распада Союза влияние «военного фактора» в российском судостроении стало определяющим. (См. **Таблицу 45**).



Законодательство, подрывающее конкурентоспособность отрасли на внутреннем и внешнем рынках	Особенности российского законодательства лишали российские предприятия конкурентоспособности в борьбе за новые заказы. Пример: значительная часть комплектующего оборудования в России не производится. При закупке за рубежом эти компоненты облагаются таможенными пошлинами (до 30%) и НДС. В результате стоимость судов для внутреннего рынка возрастает до 20-25%, а общая налоговое бремя достигает 30% от цены конечной продукции. При строительстве судов на экспорт налоговое бремя составляет 10-15%. В результате на российских верфях стало невыгодно строить флот для национальных нужд и строить на экспорт с полной завершенностью. Поэтому российское судостроение превратилось в строительство корабельных корпусов. Достройка и оснащение судов ведется в Западной Европе. Например, Нидерланды ежегодно покупают для достройки около 50 корпусов коммерческих судов из России, Украины и Китая.
Отсутствие системы кредитования для отрасли	Специфика кредитования судостроения типична для инфраструктурных проектов: высокая капиталоемкость и длительный срок возврата. Строительство судов на европейских верфях ведется с привлечением банковских кредитов с последующей их выплатой из дохода от эксплуатации судна. Международные соглашения определяют единые для всех стран нормы кредитования. Кредит составляет 80% от цены судна под 6-8% годовых на срок 10 и более лет. Разрешается прямое субсидирование судов не превышающее 6% их стоимости. В России отлаженной системы кредитования для судостроения нет. Российские банки дают кредиты на 2-3 года и под 15-20% годовых. Использование кредитов зарубежных банков предполагает обязательный заказ комплектующих у западных производителей и регистрацией построенного судна под иностранный флаг.
Отсутствие процесса технического перевооружения верфей	Все российские верфи уступают в 2-3 раза ведущим верфям Европы и Азии по продолжительности и трудоемкости постройки кораблей всех классов и назначений. Из-за устаревшей материально-технической базы российские верфи строят дорого и медленно. Например, строительство танкера дедвейтом 47 тыс.т на «Адмиралтейских верфях» занимает 19 мес. Затраты на обработку 1 т металла – 105 чел/часов. По международным стандартам длительность строительства такого судна – 7-8 мес, а затраты на обработку тонны металла – 29 чел/часов. Если в ближайшие 2-3 года не будет проведено техническое перевооружение российских верфей, то выдержать конкуренцию с зарубежными верфями, оснащенными передовыми технологиями и постоянно совершенствующимися, будет невозможно. В западных странах для повышения конкурентоспособности национального судостроения используется государственное субсидирование технического перевооружения верфей. В России ничего подобного нет.

Россия могла бы смириться с потерей коммерческого судостроения и наращивать конкурентные преимущества в военном секторе, как это сделали США. На самом деле и такого выбора у России нет, поскольку:

1. Российский внутренний заказ не идет ни в какое сравнение с американскими закупками и не может обеспечить сохранение отрасли в нынешнем состоянии. Заказы, которые военные разместят в рамках Государственной программы вооружений до 2015г, обеспечат загрузку верфей лишь на 30%. При этом львиная доля расходов – строительство атомных подводных лодок, а надводные корабли по-прежнему будут вводиться в строй в единичных экземплярах.
2. Гражданское судостроение в инновационном смысле гораздо динамичнее, чем судостроение военное, где технологический прогресс сосредоточен на вооружении.
3. Военный экспорт, обеспечивающий треть дохода, имеет объективную тенденцию к сокращению. Главные клиенты – Индия и Китай успешно наращивают собственную судостроительную компетенцию и через 5-7 лет смогут отказаться от услуг России.

Тенденция к отказу от импорта наблюдается у всех потенциальных импортеров российских вооружений.

Комплексная программа реформирования российского судостроения предусматривает объединение всех верфей, отраслевых институтов и КБ в профильные интегрированные структуры в области подводного и надводного кораблестроения, судоремонта, а также фундаментальной науки. Предполагается, что консолидация предприятий отрасли позволит ликвидировать внутреннюю конкуренцию и снизить производственные издержки. Главная задача – адаптировать заточенную под военные заказы отрасль к требованиям открытого рынка коммерческого гражданского судостроения. Для этого необходимо выбрать приоритетные направления развития отрасли и определиться, какую именно продукцию выпускать. Например, нет смысла конкурировать с Китаем и Южной Кореей в секторе крупнотоннажных судов. Лучше сосредоточиться на выпуске продукции, где российские производители имеют неоспоримые конкурентные преимущества. Прежде всего, речь идет о ледоколах, платформах и специализированных судах, предназначенных для разработки континентального шельфа. Если в ходе



реформы эту задачу решить не удастся, то на надводном судостроении в России можно поставить крест.

Для развития российского судостроения необходим ряд административных мер, выравнивающих российские экономические условия отрасли с условиями в других странах, а именно: механизм кредитования, отмена НДС и таможенных пошлин на ввоз иностранного оборудования для судов.

Выравнивание экономических условий позволит российским судостроителям конкурировать в секторе судов дедвейтом 47-75 тыс.т.

Теоретически это может повысить долю России на мировом рынке коммерческого судостроения с нынешних 0.6 до 2%, что будет означать ежегодное строительство судов дедвейтом около 800 тыс. т. Прорыв возможен, если обеспечить судостроение заказами в рамках проектов освоения арктического шельфа. Для этого государство должно связать проекты сырьевых компаний (Газпром, Роснефть и др.) с транспортными операторами (Совкомфлот, Новошип) и судостроительными предприятиями России. При реализации таких проектов открывается как минимум три ниши:

1) Строительство ледоколов и судов ледового класса, где российские судостроители конкурентоспособны. До 2020г России необходимо ввести в эксплуатацию около десятка атомных ледоколов средней стоимостью до 100 млн т каждый и более 20 дизельных ледоколов по цене \$30-35 млн.

2) Рынок газозовов, который переживает сейчас настоящий бум, является самым быстрорастущим сегментом мирового судостроения. Потребность в этом классе судов в России: 17 единиц вместимостью до 90 тыс м3 до 2015г; более 40 единиц вместимостью до 150 тыс м3 после 2015г (каждый стоимостью более \$200 млн). Вторая и третья фазы реализации Штокмановского проекта потребуют газозовов на сумму более \$7 млрд. Спрос на такие суда превышает предложение, и заказы на верфях других стран уже принимаются за пределы 2011г. В России нет опыта и технологий строительства таких судов. Для прорыва в эту перспективную нишу надо строить новую большую верфь и покупать технологии. Сектор строительства газозовов, похоже, единственный, где у России остается шанс занять серьезную долю на мировом рынке. Отсутствие у России опыта строительства газозовов следует рассматривать, как благоприятную возможность выстроить производство на основе самых современных технологий. Отказ от развертывания этого проекта может серьезно подорвать позиции Газпрома на рынках Европы и Азии. Там ведется активное строительство мощностей по приему СПГ, что в перспективе позволит диверсифицировать источники получения газа и ослабит сегодняшнее монопольное положение Газпрома на ряде рынков. Поставки СПГ на собственных газозовах снизят зависимость Газпрома от транзитных государств.

3) Только для освоения шельфа Арктики до 2020г потребуется 30-40 новых платформ, ориентировочная стоимость каждой из них до \$1 млрд.

Вывод: Единственный путь выживания и развития российского судостроения - конверсия из военной отрасли в коммерческую, способную конкурировать за гражданские заказы. Для этого есть предпосылки – ежегодно российские судовладельцы закупают новых кораблей на \$1 млрд. По приблизительным оценкам потребность России в судах и плавсооружениях, прежде всего в нефтегазовом секторе до 2030г составит не менее 250 объектов, стоимостью более \$50 млрд. При этом лишь около 30 из этих судов (танкеры дедвейтом более 80 тыс.т) стоимостью \$3-4 млрд. технически не могут быть построены на российских верфях. Поэтому при умелом применении административных инструментов и экономических стимулов этот спрос можно направить на российские мощности.

Пример: Северодвинское «Севмашпредприятие» и норвежская судоходная компания Odfjell ASA в 2004г подписали контракт на строительство серии крупнотоннажных танкеров для перевозки химических и нефтепродуктов. Общая стоимость проекта – \$500 млн. В настоящее время компания Odfjell ASA реализует программу обновления флота, первый этап которой – заказ Севмашпредприятию 8 танкеров-химовозов дедвейтом 45 тыс т. Еще на 4 судна подписан опцион. Первые суда будут готовы в 2007г. Стоимость одного танкера – \$40 млн. Этот заказ – самый крупный из когда-либо сделанных норвежской судоходной компанией в России. Два года шли переговоры, специалисты судоходной компании изучали возможности предприятия и предлагали варианты устранения технических недостатков. До этого Севмашпредприятие, специализированное на строительстве атомных подводных лодок, из гражданских судов строили только небольшие буксиры.

Северный морской путь (СМП) и арктическое судоходство

Россия имеет более 80 портов, из которых лишь 4 не замерзают. Поэтому ледокольное обеспечение – важное условие надежности перевозок водным транспортом. Развитие портов на Балтике, на Дальнем Востоке, рост грузопотоков на направлении СМП, реализация проектов по добыче углеводородов на шельфе требуют наращивания ледокольного флота.

К 2005г из 6 имеющихся атомных ледоколов - 4 выработали ресурс, из 7 линейных дизельных ледоколов нормативный срок отработали 6. Если на воду в ближайшее время не будут спущены сразу несколько ледоколов – в арктической навигации наступит «ледовая пауза».

До недавнего времени проблему пытались решить:

- 1) поддерживая ледокольные мощности путем продления ресурсов действующего ледокольного флота,



- 2 приобретением или бербоут-чартером старых судов у зарубежных владельцев.

Эти меры не решают проблему ледокольного обеспечения транспортной инфраструктуры и без строительства новых ледоколов не обойтись.

По оценкам «Норникеля» - для соответствия росту морских перевозок необходимо укомплектовать российский ледокольный флот в течение ближайших 10 лет: четырьмя атомоходами, дюжиной линейных дизелей, двумя десятками портовых и вспомогательных ледоколов.

В 21в СМП мог бы стать вполне конкурентоспособным маршрутом по сравнению с традиционным морским маршрутом через Суэцкий канал. Путь от Лондона до Токио через СМП сократится с 21 до 16 тыс.км по сравнению с традиционным маршрутом через Суэцкий канал. (См. **Схему 8**).

Сегодня востребовано лишь 25-30% потенциала транспортной инфраструктуры СМП. По сравнению с 80-ми годами объемы перевозок на трассе СМП сократились в 4 раза. Основу перевозок по СМП составляют заказы «Норникеля» (около 1.2 млн т в год), а также грузопоток для снабжения районов Крайнего Севера и побережья Арктики (Северный завоз). В 2005г паромством по трассе СМП было перевезено 1.8 млн т грузов (на 18% больше, чем в 2004г).

Многие службы – арктические порты, навигационно-гидрографическое и гидрометеорологическое обеспечение, аварийно-спасательная служба сегодня

находятся в критическом состоянии.

Решить задачу возрождения СМП не способна ни одна коммерческая структура. Для этого необходима, прежде всего, государственная политика, которой нет. Государство стремится переложить решение задач СМП на бизнес, уклоняясь при этом от принятия своей доли затрат. Ожидается, что принятие закона «О Северном морском пути» откроет российскому бизнесу возможности для развития самой северной морской магистрали направления запад-восток, где порты Мурманск и Архангельск будут играть важную роль.

Факт: В январе 2007г. состоялась встреча министров транспорта РФ и Канады. Обсуждалась программа «Арктический мост», которая предусматривает развитие сообщений между портами Канады и России (Мурманск, Архангельск).

Вывод: Национальный флот – составная часть национальной транспортной системы, находящаяся в кризисном состоянии. Успех преодоления кризиса судостроения и возрождение национального флота – вопрос возрождения России как морской державы и важная составная часть транспортной инфраструктуры направления Европа-Азия.



Российский транспортный коридор «Северный морской путь» в системе международных транспортных коридоров

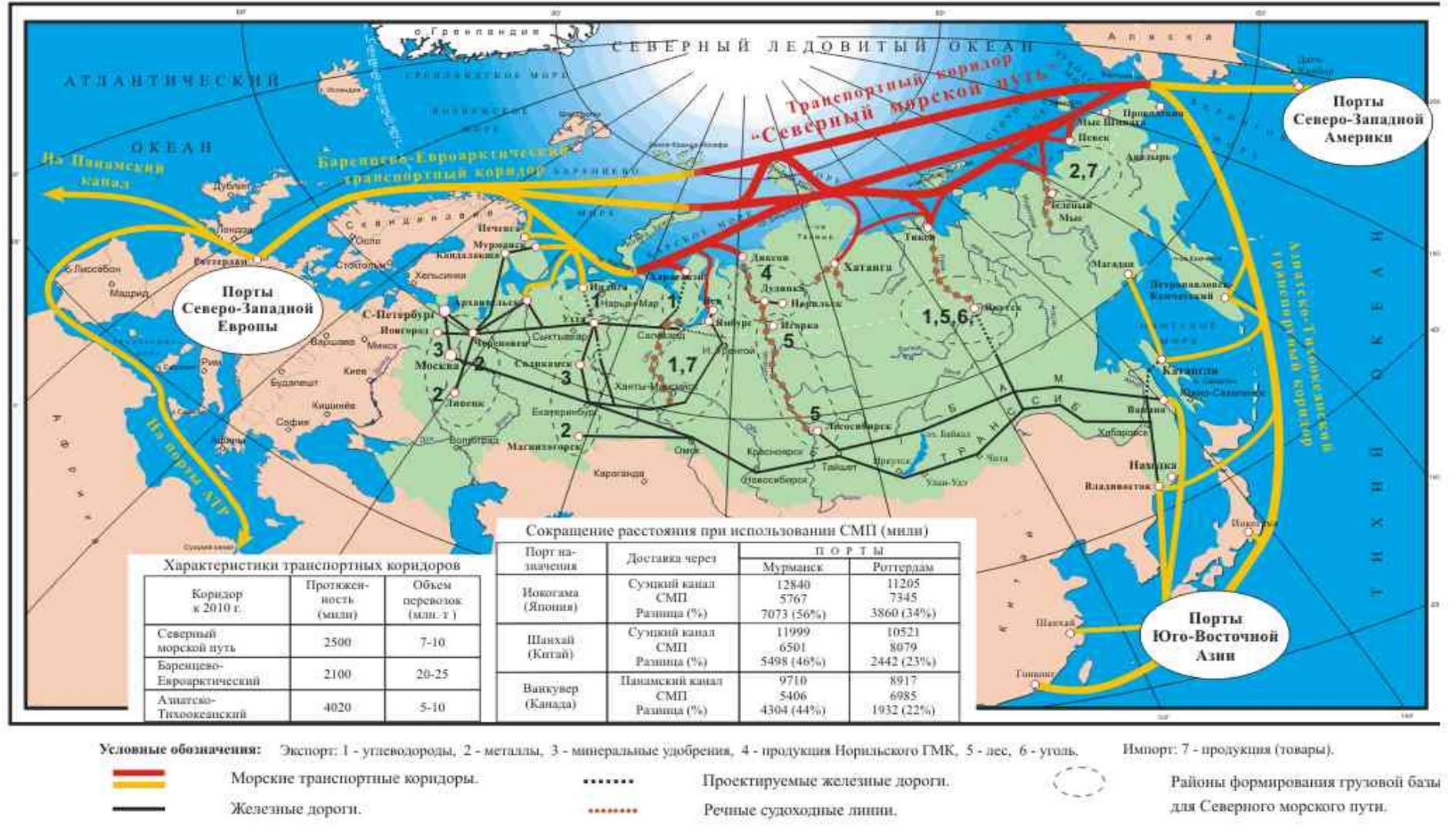


Схема 8

Северный морской путь



Стратегия развития портов и гибкость управления

По сравнению с 2004г в 2005г объем перевалки грузов российскими портами вырос на 11.8%, а портами Северо-Запада – на 17.9%.

На этом фоне показатели работы портов стран Балтии выглядят скромнее.

За 2005г через порты Балтии было перевалено 134.7 млн т грузов, что всего на 2.6% больше, чем в 2004г.

Введенные в 2001г скидки на железнодорожный тариф для грузов, направляемых в сторону российских портов, снизили конкурентоспособность портов Балтии. Но и после этой меры, доля российских грузов, проходящих через эти порты, превышает 50%.

Более высокие железнодорожные тарифы в направлении сухопутных пограничных переходов, чем в направлении российских портов, заставили порты Балтии предпринять активные меры для привлечения транспортных потоков, инвестиций, партнеров и поиска новых рыночных ниш.

Дискриминационные меры России в отношении портов Балтии пошли тем на пользу. Порты вышли из сложной ситуации окрепшими и более конкурентоспособными, чем российские порты, в пользу которых были применены протекционистские меры.

Опыт портов стран Балтии может быть полезным для портов Баренц Региона. (См. Таблицу 46)

Таблица 46 Сравнение конкурентоспособности портов стран Балтии и России

Порты Балтии	Российские порты
<p>Зависимость экономик стран Балтии от портовой деятельности заставили правительства создать режимы благоприятствования для прохождения транзитных грузопотоков. Например, в Эстонии, ВВП которой на 10-12% зависит от транзитного грузопотока, был отлажен механизм транзита, начиная от пересечения границ и заканчивая погрузкой на суда. Для российского транзита еще 15 лет назад была введена беспошлинная система, с тех пор не менявшаяся. Это преимущество очень привлекательно для российского бизнеса. Из-за более высоких железнодорожных тарифов грузоотправители переплачивают за доставку груза до границы, но эта переплата компенсируется низкими накладными расходами, связанными с портовыми операциями и высокой производительностью этих операций.</p> <p>Быстрая адаптация портов Балтии к новым требованиям рынка была обусловлена:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Либеральными национальными законодательствами, ▪ Низкими бюрократическими издержками, ▪ Государственной поддержкой инвестиционных проектов, ▪ Применением принципа landlord, когда порт, владеющий землей и инвестирующий в инфраструктуру, может сдавать землю в долгосрочную аренду независимым операторам (на 99 лет) с правом застройки. <p>Наиболее благоприятный климат для иностранных инвесторов и, в первую очередь, для российских, смогла создать Эстония. Экономические стимулы, например, отсутствие налога на реинвестированную прибыль, объясняют российское происхождение трети инвестиций, влитых в портовый бизнес Эстонии. Ситуация в соседних странах Балтии примерно такая же.</p> <p>Главные конкуренты для портов Балтии - финские порты. Как известно, Россия</p>	<p>Российские порты проигрывают портам Балтии не столько из-за природно-климатических условий, сколько из-за:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Медлительности обслуживания грузов, ▪ Неэффективности функционирования разрозненных таможенных, налоговых и прочих государственных служб, вовлеченных в процесс контроля прохождения транзита, ▪ Неэффективности национального законодательства. <p>Расчеты для разных категорий грузов показывают, что тарифы на перевалку в портах Балтии и Финляндии ниже, чем в российских портах. Помимо тарифов на погрузочно-разгрузочные работы, стоимость портовой обработки зависит от размеров портовых сборов – судового, причального, канального, якорного, экологического и др.</p> <p><u>Примеры:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ В С-Петербурге стоимость судозахода составляет порядка \$2.6/т, в Клайпеде – 1.6 Евро/т, в Хельсинки – 0.6 Евро/т. ▪ Самые высокие цены на хранение груза - в С-Петербурге на Первом контейнерном терминале, который, к тому же, предоставляет самый короткий срок бесплатного хранения контейнеров – 10 дней, затем с 11 по 13-й день оплата составляет 5 Евро, с 14 по 17-й – 10 Евро, а с 18 дня за каждый TEU плата составляет 30 Евро. ▪ В порту Клайпеды срок бесплатного хранения – 20 дней. С 21 дня посуточная плата составляет 3.5 Евро. ▪ В Хельсинки на 2 и 3 день хранения ставка - 3.4 Евро, на 4 -7-й дни 5.4 Евро, начиная с 8 дня – 9.3 Евро. <p>Северные порты не простаивают, стараются привлечь грузы, модернизировать</p>



<p>снизила железнодорожные тарифы на 30-40% на перевозку нефти и горючего через финские порты. Причину этого прибалты видят в «особой дружественности» России к Финляндии. Однако, до эстонского порта от российской границы – 25 км, а до портов Финляндии - расстояние в 8 раз больше. Сокращение железнодорожных расстояний – важный аргумент для грузоотправителя в пользу эстонских портов.</p> <p>В настоящее время:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Российские угольщики – крупные инвесторы в развитие эстонских портовых мощностей. Фактическим владельцем портового комплекса Estonian Coal Terminal в порту Мууга, мощностью 5 млн т, является концерн «Кузбассразрезуголь». ▪ Российский производитель минеральных удобрений – компания «Акрон» намерена вложить 50 млн Евро в развитие инфраструктуры эстонского порта Силламяэ. План – создать порт, специализированный на транзите сухих и жидких удобрений с новейшим технологическим оснащением и пропускной способностью 2.5 млн т в год. ▪ Российский химический холдинг «Еврохим» построил портовый терминал в порту Силламяэ. Мощность – 1 млн жидких химических грузов в год. Благодаря этому, «Еврохим» сможет не только снизить свои транспортные издержки, но и получить дополнительные доходы от услуг своего логистического бизнес-подразделения. Мощности терминала на 80% будут загружены продукцией сторонних компаний «СИБУРа», «Газпрома» и др. 	<p>мощности. Однако очевидно, что, несмотря на протекционизм, их портовые инфраструктуры, созданные еще в советское время, не используются в полной мере. В среднем по всем Северным портам, загрузка находится на уровне 30%. Износ инфраструктуры составляет 80%. Инвестиционная составляющая не включена в стивидорные сборы, а если это сделать, то сборы увеличатся десятикратно.</p> <p>Главное отличие действий портов Балтии от российских портов:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ порты Балтии совместно выработали долгосрочную стратегию и смогли довести ее до законодательной власти, создав основу для разворачивания инвестиционных проектов бизнеса; ▪ Российские порты до сих пор придерживаются политики разрозненных действий, пытаясь получить некие преимущества каждый для себя. <p>Сегодня российским портам не хватает консолидации и выработки долгосрочной стратегии развития российского портовой системы. Как российским портам, так и государственным структурам, не хватает, прежде всего, консолидирующего патриотизма и здоровых национальных амбиций.</p>
Тенденции и планы	
<p>Выходом для себя эстонский бизнес считает выполнение функций потенциальной базы для экспансии российского бизнеса в ЕС и не только капитала, но и товаров. Товары, произведенные в России, при экспорте в Европу облагаются таможенными пошлинами. Если конечный продукт произведен на территории Эстонии, входящей в состав ЕС, то пошлиной он не уже облагается. Полуфабрикаты и компоненты могут поставляться из России, но после сборки осуществленной эстонской компанией-резидентом, товар считается произведенным в ЕС. Подобная сборочная функция Эстонии может быть не менее интересна, чем транзитная функция.</p> <p>В 2005г Китай заявил о своем желании вложить средства в инфраструктуру латвийских портов, а также, в создание дистрибьюторского центра, способного обеспечить экспорт китайских товаров в ЕС. Обсуждаются деловые возможности взаимодействия.</p> <p>Для литовского порта Клайпеда, по заданию японского правительства, японским агентством JUSA разработан проект строительства глубоководных причалов, которые смогут принимать суда практически неограниченной грузоподъемности.</p>	<p>Вместо того чтобы сконцентрировать ресурсы на наиболее перспективных направлениях развития существующих портовых мощностей, порты нередко инициируют новые проекты. Заметно, что в портовом деле отсутствует система. Необходимо просчитывать отдачу от новых проектов и, может быть, имеющиеся средства было бы выгоднее инвестировать в развитие другого, более важного стратегического направления.</p> <p>Повышения отдачи от имеющихся портовых мощностей Баренц Региона можно достичь, если рассматривать их как систему (логистическую платформу), которую можно встроить в более глобальную логистику. Усилия, сосредоточенные не на междоусобной конкуренции за любые грузы, а на углублении специализации портов и совместном привлечении грузопотоков трансконтинентального транзита, могут обеспечить более значительные выгоды каждому порту в рамках системы. Сегодня актуально улучшить производительность портовых услуг (ресурс для этого имеется огромный), повысить качество и сбалансированность транспортной инфраструктуры Региона в целом для привлечения транзитных потоков. Груз не придет даже в самый совершенный новый порт, если на подходах к нему возникают простои и риски. Транзит пойдет в обход, а портовые инвестиции не</p>



<p>Концепция проекта в принципе сторонами одобрена.</p> <p>Вывод: Транзитная схема, которая предлагается эстонским бизнесом российскому бизнесу, также готовится к запуску между Латвией/Китаем и Литвой/Японией и это, похоже, устойчивая тенденция экспансии стран Востока на Запад.</p>	<p>смогут окупиться в предусмотренные сроки.</p> <p>Новые комплексы необходимо строить только в том случае, если:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Все резервы повышения производительности существующих мощностей исчерпаны, и устойчивые растущие и перспективные потребности не могут быть удовлетворены на базе существующих портовых мощностей, ▪ Смежные виды транспорта будут иметь возможность адекватно обслуживать грузопотоки, генерируемые новыми портовыми мощностями. <p>Вывод: При распределении грузопотоков политический фактор не является определяющим. Решение о том, каким портом воспользоваться, принимает грузоотправитель, а для него важна экономика всей логистической цепочки.</p>
---	---

Выводы: Порты Балтии имеют неоспоримые преимущества перед российскими портами, это признал, прежде всего, российский бизнес.

Жесткие условия конкуренции пошли на пользу портам стран Балтии, они научились обслуживать грузы быстрее и дешевле.

Такая страна как Эстония, лишенная сырья, сделала ставку на другие ресурсы – выгодное географическое положение и предприимчивых людей, их стремление охватить максимально возможную перспективу в пространстве и во времени.

Однако, выгодного географического положения недостаточно для привлечения инвестиций. Главное условие успеха - ясная налоговая система и законы, создающие стабильную среду и минимальные риски, что и привлекает инвесторов, в том числе, российских.

Инвестиции российского бизнеса в эстонские порты сделали эстонские порты российскими в значительной степени. Применение мер, направленных против портов Балтии – это применение мер против российского бизнеса. Таковы реалии глобализации.

Сегодня страны Балтии становятся плацдармом для проникновения на рынки ЕС:

- Латвия – для китайского бизнеса
- Литва – для японского бизнеса
- Эстония предлагает аналогичное партнерство России и, судя по активности российского бизнеса по инвестированию в развитие эстонских портовых мощностей, этот бизнес-альянс состоится.

Партнерство в рамках Баренц Региона, куда входят страны-члены ЕС, создает не менее благоприятные условия, чем на Балтике для приграничных российских территорий Баренц Региона. Создание трансграничных кластеров активности, как площадок взаимопроникновения на рынки: российской экспансии на рынок ЕС, экспансии Северных стран на российский рынок – взаимовыгодный

процесс.

Подобная перспектива создает дополнительные преимущества для развития Баренцевой логистической платформы, связанной инфраструктурой Северного транспортного коридора с трансконтинентальным маршрутом Европа – Азия.

Ситуация на Дальнем Востоке и в странах АТР

Порты Дальнего Востока формируют Приморскую логистическую платформу на восточном конце транс-континентального транзитного маршрута Европа – Азия, хотя задачи развития транспорта в Приморье пока также не объединены единой стратегией.

В 2006г по инициативе ОАО «Владивостокский морской торговый порт» в администрации Приморского края было проведено совещание «О перспективах реализации проекта по созданию транспортно-логистического комплекса в Приморском крае» с участием руководителей крупных предприятий транспорта, представителей деловых и научных кругов. Предложена реализация регионального проекта «Логистический комплекс Южный Приморский терминал» со статусом Приморского транспортного узла - современной транспортной системы на базе сети интермодальных транспортно-логистических терминалов (ИТЛТ).

Принято решение об образовании рабочей группы и подготовке технического задания для обоснования инвестиций:

- На первом этапе предлагается создание ИТЛТ в р-не пос. Новый для обслуживания каботажных, экспортно-импортных и транзитных грузопотоков стран АТР. Этот ИТЛТ будет находиться в геометрическом центре транспортной активности, вблизи федеральной автомагистрали, аэропорта, основного железнодорожного хода с ответвлениями на порты Владивосток, Восточный, Находка, недалеко от погранпереходов, а также, вблизи основных генераторов грузопотоков. В его составе предусматривается создание логистического и дистрибьюторского



центра для регионального кластера с центром во Владивостоке, охватывающего пространство с населением 1 млн чел.

- На втором этапе предлагается создание ИТЛТ в районе Уссурийска для обслуживания грузов китайского направления в/из погранпереходов, МТК «Приморье-1», перспективного направления через Турий Рог.

Реализация проекта, кроме привлечения дополнительных грузопотоков, стимулирует развитие логистических услуг, которые имеют высокую добавленную стоимость.

Препятствия для реализации проекта:

- Российское законодательство, не соответствующее развитию новых отношений в транспортной отрасли. Многие законодательные акты требуют модернизации, но основная проблема - отсутствие законодательных актов, регулирующих совместную деятельность смежных видов транспорта

По общему мнению:

- Интеграция Приморья в международную транспортную сеть должна базироваться на потенциале портов Региона;
- Сегодня мощности портов не могут быть реализованы в полной мере из-за замедленных темпов развития подъездов;
- Слаборазвитая автодорожная сеть тормозит освоение перспективного контейнерного грузопотока;
- Развитие порта Владивосток ограничено городской территорией;
- Аналогична ситуация в порту Восточный, где единственная автодорога не отвечает современным требованиям масштаба этого портового комплекса;
- Выход - реализация целевой программы «Модернизация транспортной системы», предусматривающей создание интермодальных логистических терминалов.

Развитие портов Восточный и Владивосток за счет строительства портовых логистических терминалов является ключевым элементом развития региональной транспортной системы. Эти территориальные проекты важны, но недостаточны для решения задачи повышения конкурентоспособности всей транспортной системы Приморья. Признано, что прежде всего, необходимо объединить все идеи и сформировать общий каркас будущей объединенной региональной транспортно-логистической системы. Масштабный подход позволит оптимизировать работу всех элементов системы, включая порты и подъездную инфраструктуру.

Перспектива развития Приморья - формирование региональной транспортной системы и ее интеграция в международную транспортную систему АТР для привлечения транзита по всем возможным направлениям.

Действия:

- Объединение всех участников транспортного процесса,
- Концентрация инвестиционных ресурсов,
- Интеграция транспортной инфраструктуры в систему тихоокеанских транзитных контейнерных перевозок.

Приморская приграничная транспортная инфраструктура стремится стать частью трансазиатской транспортной системы для привлечения, прежде всего, контейнерного транзита из северо-восточных провинций Китая на МТК Приморье 1 и на коридор Харбин - порт Восточный – порт Пусан. (См. **Таблицу 47**)

Вывод: В отличие от западного конца трансконтинентального моста Европа – Азия (Баренц Региона), его восточный конец (Приморский Регион) уже начал свое логистическое развитие. Восточные коллеги рассчитывают на согласованность действий, интеграцию имеющихся ресурсов и привлечение транзита.

В разрозненных планах их западных коллег чаще всего слышатся надежды и упования, связанные с пришествием «освоения шельфа».

Таблица 47 Характеристики коридора Харбин - порт Восточный – порт Пусан

Элементы Дальневосточной логистической платформы	Характеристики
Харбин (Китай)	В Харбине создан один из 18 национальных транспортно-логистических центров Китая. Грузовая база провинции Хэйлуцзян в 2005г составила 612 млн т в т.ч. более 16 млн контейнеров. В соответствии с планами правительства Китая к 2015г через Харбинский логистический центр будет переработано 180 млн TEU. Одновременно на китайской пограничной станции Суйфэньхэ создана инфраструктура, позволяющая перерабатывать до



	20 млн т груза в т.ч. порядка 100 тыс. TEU. Российская пограничная ст. Гродеково может перерабатывать до 12 млн т экспортно-импортных грузов в т.ч. 50 тыс. TEU. Ст.Гродеково и ст. Забайкальск - одни из самых развитых приграничных станций в техническом отношении, располагающие современным комплексом таможенного и пограничного контроля.
Порт Восточный (Россия)	Возможности порта позволяют перерабатывать до 400 тыс TEU в год, а к 2010г планируется увеличение его мощностей до 1 млн TEU. Для этого планируется строительство транспортно-логистического узла мощностью 1.2 млн TEU. В качестве инвесторов привлекаются иностранные компании из Сингапура и Гонконга.
Порт Пусан (Корея)	Порт занимает 5 место в мире по объемам переработки контейнеров и является элементом трансграничного транспортного коридора. Он интегрирован в мировую фидерную сеть и работает с самыми современными контейнеровозами. Новый порт Пусан строится Кореей ускоренными темпами на основе самых современных информационных и логистических технологий, что позволит снизить издержки грузооператоров на 30-40%.
Порт Владивосток (Россия)	<p>Структура грузооборота: черные металлы, лесные грузы, целлюлоза, контейнеры, автомобили и техника. Однако меняется соотношение номенклатурных групп в грузообороте. Основная тенденция - стабильный рост контейнерного грузопотока, прирост которого составляет 20-30% в год. В первом полугодии 2006г переработано более 73.5 тыс. контейнеров (20 и 40 футовых), что на 30% больше этого же периода 2005г. Также показывает стабильный рост грузопоток автомобилей и техники из Японии и Южной Кореи (30%). За последние 4 года количество колесной техники, прошедшей через порт, увеличилось в 2.6 раза. Доля легковых автомобилей - 96.3%.</p> <p>Происходят изменения по направлениям грузопотоков:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ экспорт (первое полугодие) в 2005 – 72%, а в 2006 – 56.4% ▪ импорт (первое полугодие) в 2005 - 12%, а в 2006 – 25% за счет роста потока контейнеров, автомобилей и техники. <p>Порт внедряет проекты модернизации технологических процессов погрузки-разгрузки, электронного документооборота, развитию новых направлений.</p> <p>Стратегические направления развития порта:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ обслуживание транзитного направления в/из северо-восточных провинций Китая; ▪ ввод в эксплуатацию двух реконструированных глубоководных причалов, модернизация перегрузочного оборудования; ▪ привлечение новых перспективных грузопотоков; ▪ переоборудование двух причалов в специализированный контейнерный терминал для увеличения потока на +150 тыс TEU в год.; ▪ приобретение земельных участков в собственность для развития тыловой инфраструктуры.

В результате перечисленных мероприятий к 2015г через транспортный коридор «Харбин – Восточный – Пусан» сможет ежегодно перерабатываться до 220-250 тыс. транзитных контейнеров.

Риски: Обладая хорошим транзитным потенциалом в силу географического положения, Приморье не может полностью включиться в мировую транспортную систему из-за отставания в развитии:

- транспортной инфраструктура южного Приморья, где сосредоточено 90% транспортных мощностей, включая порты (Владивосток, Восточный, Находка),
- сети наземного транспорта и аэропортов.

Экспертные оценки показывают, что:

- Потенциал увеличения грузопотока на Европу, только из портов Приморья мог бы составить от 120 млн т до 300 млн т, т.е. в 26 раз больше, чем сегодня. Для реализации этого потенциала Приморье должно стать равноправным участником мировой транспортной системы, т.е. быть интегрированным в глобальную транспортно-логистическую систему.

Уровень развития российских логистических услуг

Общая российская тенденция, развивающаяся в последние годы – бизнес стремится в регионы. Это изменяет традиционные распределительные схемы, когда основные товаропотоки шли через центр. Концентрация товаропотоков в столицах сдерживала развитие региональных логистических систем.

Сейчас бизнес стремится сформировать распределенные логистические сети, охватывающие регионы и содействующие распределению потоков товаров



FMCG (fast moving consumer goods – товаров массового потребления), перевозимых в контейнерах и требующих усовершенствованных технологий транспортировки.

Острым является спрос на специализированные площадки, склады и транспортно-логистические комплексы, отвечающие мировым требованиям. Производственные компании строят складские площадки для собственных нужд. Однако спрос превышает предложение и сегодня складские услуги – это «рынок продавца». Для формирования логистической системы предусмотрена Федеральная программа «Терминал», которая ориентирована на промышленные предприятия и регионы.

Грузовладельцу было бы выгоднее привлечь логистическую компанию, имеющую собственные склады высокого класса. Однако таких компаний не хватает. Мировая практика показывает, что как только промышленные компании распробуют логистический аутсорсинг, основные заказы пойдут именно от промышленности, что вызовет бурное количественное и качественное развитие рынка логистических услуг.

Сегодня затраты на строительство «под ключ» склада класса А составляют не менее \$700 за 1 м². Если склад рассчитан на обработку скоропортящихся продуктов, то затраты уже превышают \$1000 за 1м² (См. **Таблицу 48**).

Для улучшения ситуации стивидоры планируют развивать систему внутренних терминалов – «сухих портов». На данный момент - это свободная ниша на рынке российских транспортных услуг.

Развитие внутренних терминалов должно вестись параллельно с развитием терминальных мощностей в портах. Терминальные портовые мощности сообщаются с узловыми регионами, куда направляются грузопотоки из портов и, где необходимо, создаются логистические центры.

Самый важный регион – Северо-Запад, поскольку он первый принимает на себя контейнерные потоки, которые затем должны распределяться по внутренним регионам. Далее логистические центры должны появиться на Урале, прежде всего в Екатеринбурге, Сибири и на Дальнем Востоке. После этого можно будет говорить о наличии российской логистической сети. На ее основе можно будет предлагать услуги не только по перевалке контейнеров через порт, но и по доставке грузов до внутренних терминалов, по предоставлению складских услуг

и дистрибуции партий грузов до конечных получателей.

Практика показывает, что:

- Точки роста таких логистических систем – портовые терминалы;
- Для строительства полноценного терминала необходимо, как минимум, 7 га площади;
- Сегодня сложности процесса резервирования земли и приведения ее в функциональное качество тормозят развитие терминального хозяйства;
- Основной тормозящий фактор – отсутствие инженерно подготовленных участков и слаборазвитая транспортная инфраструктура;
- Малый и средний бизнес интересуется помещениями от 400 м² по арендной ставке не выше \$60 за м² в год;
- Крупным компаниям интересны складские помещения от 1000 м² и уровень ставки может быть выше \$60 за м² в год, но для них важен перечень предлагаемых услуг, входящих в арендную плату;
- Большинство терминалов, помимо выручки от погрузочно-разгрузочных работ, имеют значительные доходы от хранения и дополнительных операций с контейнерами. Например, доходным является хранение рефрижераторных контейнеров. Стоимость хранения одного рефконтейнера составляет \$40 в сутки;
- Тыловые операции по загрузке/разгрузке контейнеров могут дать доход в зависимости от характеристик груза от \$40 до \$200 за контейнер;
- Выгодны услуги по консолидации грузовых партий и загрузке контейнеров.
- В логистике считается приемлемым транспортное плечо около 400км. Поэтому сеть логистических терминалов с ячейками такого размера имеет наилучшую экономическую обоснованность.

Вывод: Рынок складских услуг в России в целом, и в Баренц Регионе в частности, отсутствует. В ближайшие 2-3 года дефицит будет обостряться и вытекающий прогноз:

- Рынок складской недвижимости в России стоит на пороге строительного бума. Тормозом на пути динамичного развития рынка логистических услуг стоят российское неразвитое законодательство и российская бюрократия.

Таблица 48 Классы складов и требования

Класс склада	Требования
Класс «А»	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Современное одноэтажное складское здание из легких металлоконструкций и сэндвич–панелей, предпочтительно прямоугольной формы, без колонн или с шагом колонн не менее 9 м, с расстоянием между пролетами не менее 24 м ▪ Площадь застройки 45-55% от площади территории терминала



	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ровный бетонный пол с антипылевым покрытием, с нагрузкой не менее 5 т/кв. м ▪ Высокие потолки не менее 10 м, позволяющие устанавливать многоуровневое стеллажное оборудование ▪ Регулируемый температурный режим ▪ Система вентиляции ▪ Наличие системы пожарной сигнализации и автоматической системы пожаротушения ▪ Система охранной сигнализации и система видеонаблюдения ▪ Наличие достаточного количества автоматических ворот докового типа (dock shelters) с погрузочно – разгрузочными площадками регулируемой высоты (dock levelers) ▪ Наличие площадок для отстоя большегрузных автомобилей и парковки легковых автомобилей ▪ Наличие площадок для маневрирования большегрузных автомобилей ▪ Наличие офисных помещений при складе ▪ Наличие вспомогательных помещений при складе (туалеты, душевые, подсобные помещения, раздевалки для персонала) ▪ Оптико–волоконные коммуникации ▪ Огороженная и круглосуточно охраняемая, освещенная благоустроенная территория ▪ Расположение вблизи центральных магистралей
Класс «В»	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Одно-, двухэтажное складское здание предпочтительно прямоугольной формы, вновь построенное или реконструированное ▪ В случае двухэтажного строения – наличие достаточного количества грузовых лифтов–подъемников грузоподъемностью не менее 3т ▪ Высота потолков от 6 м ▪ Пол – асфальт или бетон без покрытия ▪ Система отопления ▪ Пожарная сигнализация и система пожаротушения ▪ Пандус для разгрузки автотранспорта ▪ Наличие площадок для отстоя и маневрирования большегрузных автомобилей ▪ Охрана по периметру территории ▪ Телекоммуникации ▪ Система охранной сигнализации и система видеонаблюдения ▪ Наличие вспомогательных помещений при складе
Класс «С»	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Капитальное производственное помещение или утепленный ангар ▪ Высота потолков от 4 м ▪ Пол – асфальт или бетонная плитка, бетон без покрытия
Класс «D»	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Подвальное помещение или объекты ГО, неотапливаемые производственные помещения или ангара

Вывод: Обслуживание транзитного грузопотока нуждается в значительном количестве высокотехнологичных терминалов классов «А» и «В», а также, площадей для хранения и перевалки, увязанных в масштабную логистическую сеть.

Степень координации между портом и смежными наземными видами транспорта

Порт/Железнодорожный транспорт

Осенне-зимний кризис на подходах к портам - ежегодное явление, когда с наступлением холодов портовые терминалы перестают справляться с поступающими вагонами. Кризис вызывается:

- холодами, что требует более длительной и сложной технологии разгрузки некоторых грузов, например угля или мазута;
- несоблюдением грузоотправителями технологий погрузки (например, в зимнее время шахты должны обрабатывать вагоны специальными анти-



обледенительными маслами перед погрузкой угля, который предварительно должен быть проморожен, но шахты этого не делают).

Срок разгрузки вагонов увеличивается в среднем вдвое по сравнению с летним периодом. Соответственно, снижается пропускная способность путей. Ежегодно судовладельцы и железные дороги несут миллионные убытки в результате простоев, поскольку порты не могут обеспечить быструю обработку грузов.

В 2001г железная дорога была впервые вынуждена ввести мораторий на отправку грузов на направлении портов С-Петербург и Новороссийск. В дальнейшем мораторий применялся не раз в направлении портов Высоцк, Мурманск, Владивосток, Находка. В 2003г из-за заторов подвижного состава, вызванного сбоем в перевалке грузов в порту Восточный, несколько дней был парализован Транссиб.

Железнодорожники утверждают, что порты принимают завышенные обязательства и не справляются с грузами, а порты недовольны неритмичностью поставок вагонов, и нарушениями технологии их загрузки.

В возникновении заторов на подходах к портам есть вина всех участников: портов, железной дороги и грузоотправителей. Выход один - договориться между собой и нести взаимную ответственность. На сегодняшний день проблемы координации все еще не решены.

Избежать заторов в портах, в некоторых случаях, можно путем строительства промежуточных терминалов – припортовых или при производителе – для накопления судовых партий груза. Однако для угля, металла, нефти и нефтепродуктов строительство промежуточных складов вряд ли поможет. Для этих грузов склады - лишнее звено в транспортной цепочке, которое повлияет на общую себестоимость доставки груза.

Порты считают, что железная дорога может расширять свой сервис. Если порт не в состоянии принять груз (нет судов, штормовая погода и т.д.) то дорога может хранить вагоны на припортовой станции по обоснованному тарифу.

Ограниченная пропускная способность железнодорожных подходов к портам – сегодня самая болезненная проблема. Ее решение тормозится отсутствием политики государства в этом вопросе. Непонятно, где будет сосредоточена угольная перевалка и будет ли она сконцентрирована в одном месте или будет распределена между несколькими портами?

Ответы повлияют на загрузку и режим работы железных дорог в соответствующих направлениях. Пока же - полная неопределенность.

В этой неопределенности отчасти виноваты сами регионы и порты. Все хотят возить все, везде и сразу. Но очевидно, что так не получится.

По мнению железнодорожников, плавность перемещения грузопотоков на стыке «железная дорога /порт», требует:

- Строительства и модернизации железнодорожных подходов к портам и пограничным переходам;
- Строительства контейнерных терминалов;
- Привлечения дополнительных государственных инвестиций в строительство путевой инфраструктуры;
- Привлечения бизнеса к строительству складских комплексов;
- Развития нормативно-правовой базы для привлечения частного капитала в развитие железнодорожной инфраструктуры;
- Разработки концепций развития терминалов на Северо-Западе, генеральных схем развития портов на Северо-Западе и на Дальнем Востоке.

Порт/Автодорожный транспорт

Увеличение контейнерного грузопотока через порт С-Петербурга обозначило проблему на стыке морского автодорожного видов транспорта. Сегодня до 60% контейнеров, проходящих через порт, обслуживается автотранспортом, что увеличивает нагрузку на прилегающую к порту дорожную сеть, пропускная способность которой ограничена.

Развитие сетевой торговли и жесткие требования сетевиков к точности и своевременности поставок, обнаружили проблемы:

- Несоответствие транспортной инфраструктуры требованиям сетевой логистики;
- Недостаток современных, хорошо оборудованных складов класса «А»;
- Порт не справляется как с ввозом, так и с вывозом грузов со своей территории и транспортные пробки на подходах к порту – хроническое явление;
- Отсутствие тыловой инфраструктуры, в том числе таможенных складов и логистических центров. Однако даже в условиях острейшего дефицита строительного бума не наблюдается. Причина: подобные проекты требуют согласованных действий бизнеса и властей. Однако власти недооценивают важность подобных проектов и с большим увлечением заняты решением вопросов, связанных со сборкой автомобилей Тойота или Форд;
- Грузы уходят в порты соседних государств, а затем по суше возвращаются в Россию. Неоптимизированные транспортные схемы удлиняют очереди на границах, увеличивают перепробег, вызывают рост транспортных издержек и, соответственно, удорожание товаров для российских потребителей.



Для переработки контейнерного потока у порта есть потенциал, но дефицит тыловой инфраструктуры и низкая пропускная способность подъездов не позволяют его реализовать. Величина дисбаланса значительна. Строительство дополнительных контейнерных терминалов займет несколько лет и раньше, чем в 2008-09гг рассчитывать на их появление не приходится.

Территорий вблизи порта, прилегающих к подъездам, уже нет. В перспективе под размещение новых портовых мощностей реально использовать неосвоенные участки на периферии, которые потребуют строительства подъездов.

Поэтому рост грузооборота сегодня может быть обеспечен только интенсификацией работы уже существующих мощностей и изменением структуры грузопотока, например, сокращением потока генеральных грузов и наращиванием потока контейнеров, расширением перечня сопутствующих услуг. Расширение контейнерного бизнеса снижает возможности многофункциональных портов по перевалке неконтейнеризованных грузов.

С-Петербург в очередной раз констатировал общероссийский факт:

- Решение проблем начинается, когда они встают в полный рост. Заранее не были предусмотрены необходимые территории для развития портовых мощностей, транспортные организации, как железнодорожные, так и автодорожные, оказались не готовыми к решению масштабных задач.

В итоге, потенциально российские грузы уходят на конкурирующие маршруты.

Практика показывает:

- Недостаток стратегического предвидения на транспорте приводит к инфраструктурным ошибкам – самым дорогостоящим для сообщества, ввиду масштабности влияния транспорта на экономику, социальный сектор и окружающую среду.

Именно поэтому, в развитых странах закон требует оценки социально-экономического и экологического влияния всех решений, принимаемых в области транспортных инфраструктур с периодом оценки 30 лет. Это гарантия для сообщества от нерационального расходования ресурсов и подобная практика - одна из причин высокого уровня жизни, например в соседних Северных странах.

Вывод: Администрации и порты Баренц Региона должны извлечь уроки из опыта портов Балтики и Приморья, для того, чтобы:

1. Как минимум – не повторять чужих ошибок,
2. Как максимум – извлечь пользу из чужого опыта и ускорить развитие.

Позиции бизнеса и властей

Мнение экспертов – в российском портовом комплексе нет единой государственной организующей концепции, а оптимизацией транспортной инфраструктуры не занимается никто. Важнейший сектор национальной экономики, от которого зависит реализация колоссальных потенциальных выгод обладания ценнейшим ресурсом - географическим положением - отдан на волю волн рынка.

Тенденции таковы:

- Власти территорий, пытаются привлечь инвесторов, и готовы давать согласие на реализацию каких угодно проектов;
- Участники транспортного рынка не имеют ясности о том, как будет складываться ситуация;
- Бизнес действует по известному принципу: спасение утопающих – дело рук самих утопающих;
- Грузоотправители в России активно инвестируют в собственную логистику и развивают свои натуральные хозяйства.

В «джентльменский набор» уважающей себя вертикально интегрированной структуры входит: собственный портовый терминал (порой не один), автомобильный и/или железнодорожный оператор, а то и собственный флот. Это стремление самостоятельно обеспечить свои логистические потребности вызывается необходимостью страховать свой бизнес и сокращать логистические издержки для обеспечения конкурентоспособности.

Логистические затраты в стоимости угля достигают 40% и более. Основные составляющие – железнодорожный тариф, цена перевалки и морской фрахт. Поэтому грузовладелец должен держать под контролем логистические затраты. Сегодня в России, чем больше контролируемых звеньев, тем эффективнее бизнес, поскольку невозможно оптимизировать процессы, которыми не управляешь.

Ситуация, когда грузовладельцы контролируют стивидорные компании, через которые производят отгрузку, имеет и отрицательную сторону. Порты начинают ориентироваться исключительно на удовлетворение потребностей своих владельцев, встраиваясь в технологические процессы грузовладельцев.

Собственники терминалов и портовых комплексов также могут вводить запретительные тарифы для конкурентов, что ведет к ценовым искажениям в отрасли.

В этом случае порты перестают выполнять общенациональные задачи. С одной стороны проблема загрузки портов решается, но с другой - возникают препятствия для прохождения более перспективных грузопотоков, например, контейнерных, которые могли бы создать более позитивный экономический эффект в национальном масштабе, встраивая национальную экономику в



глобальные экономические процессы.

Поэтому, от ФГУП «Росморпорт», как от представителя государства, ожидается проведение государственной политики путем координации перевалочного процесса в интересах развития всей отрасли в соответствии с целями Транспортной стратегии, а не в целях монополизации портовой деятельности в свою пользу или для блага родственных структур.

Особая роль портов как логистических центров делает необходимым обеспечение баланса всех интересов, сходящихся в портах. Быстрый рост

грузооборота портов обостряет проблемы, поэтому задача согласования интересов железных дорог, портов, судоходных компаний, грузовладельцев и государства должны стать национальным приоритетом. При разработке схем развития портов должны учитываться мнения стивидорных компаний и, прежде всего, грузоотправителей обеспечивающих основные грузопотоки.

Характеристики морских портов Баренц Региона

Характеристики морских портов Баренц Региона, формирующих Баренцеву логистическую платформу в зоне влияния Северного транспортного коридора, приведены в Таблице 49.

Таблица 49 Морские порты Баренцевой Евро-Арктической Транспортной Зоны, расположенные в зоне влияния Северного транспортного коридора

Порты и их местонахождение	Пропускная способность порта, млн тон/год	Грузооборот в 2005 г, млн т	Максимальные глубины фарватеров	Специализация порта
Балтийское море, Ботнический залив				
Торнио	1.8	1.7	8,0	Выгрузка сжиженного нефти, сталь, руда, минералы, погрузка/выгрузка металлолома.
Кеми	13.0	3.1	10.0	Обслуживание судов типа
Оулу	14.0	3.0	10.0	Химические грузы, нефтепродукты, навалочные грузы, контейнеры, лес, пиломатериалы, бумага, целлюлоза.
Раахе	12.0	6.0	8.0	Сталь, лес, пиломатериалы, контейнеры, навалочные грузы.
Коккола	15.4	3.2	13.0	Навалочный груз, контейнеры, пиломатериалы.
Пиетарсаари	6.2	2.3	9.0	Целлюлоза, бумага, пиломатериалы, нефтепродукты, химикаты.
Калайоки	0.55	0.4	8.5	Пиломатериалы, бумага, лес, зерно, сульфат магния.
Лулео	н/д	7.6	9.0	Навалочный груз (руда), обслуживание судов типа Ro-Ro
Питео	н/д	1.5	н/д	Лесные грузы, бумага, целлюлоза, нефтепродукты, газ-пропан
Скелфтео	н/д	1.8	12.0	Металл, лесные грузы, обслуживание
Баренцево море				
Умео	н/д	2.0	11.0	судов типа Ro-Ro Бумага, целлюлоза
Каликс	н/д	0.1	8.8	Целлюлоза, пиломатериалы
Нарвик	14.0	н/д	20.0-30.0	Навалочные грузы (руда), кон
Мурманск	9.0	14.3	11.5-16.0	Грузовые районы 1 и 2 – генеральные навалочные грузы: металлы и пакеты, сталь в рулонах и пакетах, глинозем навалом, металлопродукция химической промышленности, строительные материалы, продовольствие, оборудование, контейнеры, у
Белокаменка	12.0-20.0	3.5	30.0	Грузовой район 3: апатитовый концентрат. В настоящее время ЛУКойл переваливает через терминал Белокаменка 500 тыс. т. с Варгосторождения. В 2006г ЛУКойл поставки нефти на терминал месторождений Обской губы.
Варандей	проект увеличения		3.3 на полную	Проект модернизации Варандейского терминала становится актуальным



Порты и их местонахождение	Пропускная способность порта, млн тон/год	Грузооборот в 2005 г, млн т	Максимальные глубины фарватеров	Специализация портов	Порты и их местонахождение	Пропускная способность порта, млн тон/год	Грузооборот в 2005 г, млн т	Максимальные глубины фарватеров	Специализация портов
	мощности нефтяного до 12 млн т		воду	связи с планами увеличения добычи нефти в Тимано-Печорской провинции до 22-23 млн т. Нефтепровод длиной 162 км, место добычи нефти и береговой резервуарный парк.	Архангельск-Искра» «Онежское озеро» Петрозаводск	2.8	1.3	4.0	Пиломатериалы, круглый лес, навалочный груз, контейнеры, металлолом
Нарьян-Мар	н/д	0.15	4.7-5.2	Три крытых склада (3.3 тыс.м ²) и четыре открытые площадки 20 тыс.м ² Генеральные и лесные грузы, навал, контейнеры, металл, машины 4 причала (400м) с глубинами у причальных стенок до 6 м, на рейде 7-10м Доступен для судов с осадкой 3.9м, длиной не более 114м, шириной до 14м.					
Белое море									
Кандалакша	1.5	0.38	9.8	Экспорт/импорт навалочного и генерального груза: уголь, удобрения, концентраты железных руд, соль, камни, металлолом, контейнера, лесные грузы.					
Беломорск	0.80	0.03	3.6 на малую воду	Экспорт пиломатериалов					
Онега	0.20	0.013	5.0	Экспорт пиломатериалов					
Архангельск	5.0	1.4	7.5-9.2	Три грузовых терминала: Экономия, Левый берег и Бакарица. Пиломатериалы, целлюлоза, бумага, картон, лес, уголь, черные и цветные металлы, удобрения, оборудование, сухой насыпной, навалочный, жидкий груз, контейнеры. Пропускная способность по контейнерам 75 тыс в год, хранение до 5.7 тыс. шт.					
Нефтеналивной терминал ОАО «НК Роснефть –	4.0	0.14	9.2	Нефтепродукты, емкостной парк единовременного хранения составляет 240 тыс.т.					



5.5.2 Железнодорожный транспорт

В 2005г по российским железным дорогам перевезено 1273 млн. т. грузов, что лишь на 4.3% превышает объем перевозок 2004г. По сравнению с периодом 2003-2004гг темпы роста железнодорожных перевозок замедлились.

Основные причины:

- стабилизация физического объема основных грузопотоков: угля, нефти, металлов, удобрений;
- физические ограничения пропускной способности инфраструктуры и возможностей подвижного состава.

На территории России железнодорожный транспорт обслуживает около 70% грузов. В 2005г в структуре совокупного грузооборота – доля железнодорожного транспорта составила около 41%. За последние 10 лет эта доля выросла на 7%. (См. **Диаграмму 6**)

Одним из факторов роста доли железнодорожного транспорта стал дефицит трубопроводных мощностей, что заставило нефтяников активнее использовать альтернативу - железную дорогу.

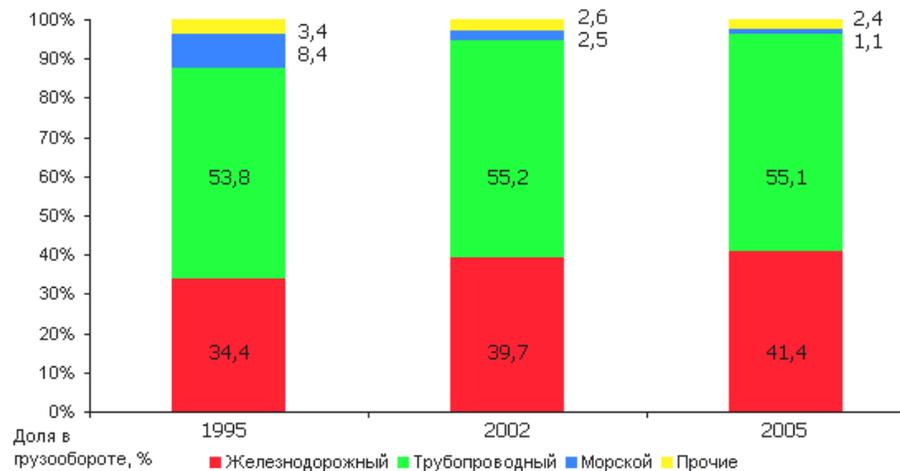


Диаграмма 6 Доля разных видов транспорта в грузообороте на территории России. Источник: Росстат

Более половины грузооборота российских железных дорог обеспечивают:

- каменный уголь;
- нефть и нефтепродукты;

- черные металлы (См. **Диаграмму 7**)

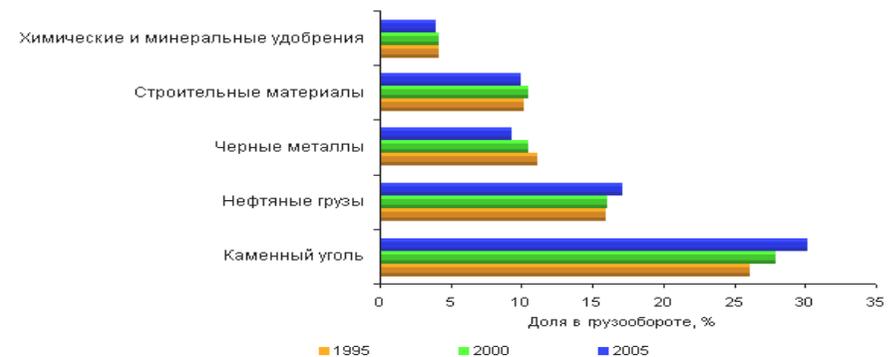


Диаграмма 7 Динамика товарной структуры грузопотока железнодорожного транспорта. Источник: Росстат

В 2005г наиболее динамичный рост перевозок наблюдался по группам:

- строительные грузы (+12,6%);
- контейнеры (+11,9%);
- зерно (+10,0%).

В 2005г доля перевозок в международном сообщении составила 32,8% от общего грузооборота. При этом:

- экспортные перевозки возросли на 3,6%;
- импорт - на 0,8%;
- транзитный грузооборот увеличился на 5,4% (См. **Таблицу 50**).

В 2006г в результате повышения железнодорожных тарифов на транзит, транзитные грузопотоки снизились почти до 0. (См. Главу **Специфика российского транспортного рынка**, Таблица 39).

Таблица 50 Структура грузовых железнодорожных сообщений, млн. т.

	2004	2005
Погрузка, всего	1348.7	1402.2
Во внутреннем сообщении	903.6	942.7
В международном сообщении	445.8	460.2
Через порты	178.8	184.3
Через погранпереходы	249.6	257.3
Экспорт	352	364.6



Через порты	171.2	175.5
Через погранпереходы	180.8	189.1
Импорт	76.4	77
Через порты	7.6	8.8
Через погранпереходы	68.8	68.2
Транзит	16.6	17.5*

Источник: ОАО "РЖД"

* - В 2006 г. эта цифра резко снизилась.

Реформирование российского железнодорожного транспорта

Проект структурной реформы на железнодорожном транспорте был утвержден в 2001г. Основная цель реформы – повысить эффективность работы железнодорожного транспорта за счет отделения конкурентных секторов деятельности от естественно-монопольных функций. Основными результатами реформы предполагаются:

- Привлечение частных инвестиций на железнодорожный транспорт,
- Создание конкурентного рынка железнодорожных перевозок.

Процесс реформирования включает 3 этапа преобразований на железнодорожном транспорте (См. **Таблицу 51**).

Некоторые факты, иллюстрирующие ситуацию на железнодорожном транспорте:

1) Весной 2006г между ОАО «ТрансКонтейнер», дочерним предприятием РЖД, и VR Cargo, подразделением Железных дорог Финляндии, подписан протокол о намерениях по созданию совместного предприятия в сфере контейнерных перевозок. Цель – обслуживание контейнерных перевозок как между Россией и Финляндией, а так же, на транзитном направлении Китай - Финляндия. СП позволит железнодорожникам сформировать единую тарифную политику, учитывающую интересы обоих партнеров, и более привлекательную для грузоотправителей по сравнению с морским и автодорожным транспортом.

По мнению независимых операторов, «ТрансКонтейнер, имеющий преференции от РЖД, создавая СП с финскими железнодорожниками, стремится монополизировать привлекательный рынок контейнерных перевозок. В 2005г на

этом направлении было перевезено 125 тыс. контейнеров (TEU).

2) ОАО РЖД открыло контейнерный маршрут Мууга (Эстония) – Москва. С российской стороны организацией рейса занимался «ТрансКонтейнер». Контейнерный маршрут Мууга-Москва был организован в рамках совместного проекта ОАО РЖД и АО «Эстонские железные дороги». Первое время поезда будут ходить только до Москвы, но главной целью проекта является увеличение объемов транзитных перевозок по Транссибу между странами АТР и Европы. Маршрут должен быть продлен до ст. Находка-Восточная. Для осуществления таких рейсов необходимо обеспечить загрузку составов в обоих направлениях, но в условиях разбалансированности российских экспортных и импортных грузопотоков сделать это пока сложно.

3) В 2005г российская ассоциация «Бумпром» обратилась к руководству РЖД с жалобой на компанию «ТрансКонтейнер», которая занимаясь организацией ускоренных контейнерных перевозок продукции ЦБП на экспорт через порты России, увеличила расценки на свои услуги в 2-3 раза, что привело к снижению конкурентоспособности продукции ЦБП на внешних рынках. «ТрансКонтейнер» объяснил ситуацию следующим образом:

- Когда компания в 2003г начала ускоренные контейнерные перевозки, то у нее имелся дефицит платформ для 40-футовых контейнеров, в которых перевозится продукция ЦБП. Компания формировала составы из 60-футовых платформ без повышения стоимости услуг. В 2004г парк коротких платформ был пополнен, однако предприятия ЦБП оказались не готовы использовать их при погрузке из-за отсутствия специализированных контейнерных площадок на территории предприятий. Железная дорога решила простимулировать совершенствование технологий погрузки-выгрузки грузоотправителей, подняв расценки за пользование 60-футовыми платформами и переложив затраты за прогон недогруженных платформ на комбинаты.

Грузоотправители ЦБП рассматривают такие действия как фактическое повышение тарифов в обход законного пути.

4) В результате лоббирования РЖД с начала 2006г были подняты тарифы на транзит. В результате уже в середине 2006г транзитные потоки ушли с Транссиба на морской транспорт в обход российской территории.

Приведенные факты не свидетельствуют о развитии действительных рыночных отношений на железнодорожном транспорте.

Таблица 51 Этапы преобразования на железнодорожном транспорте и их результаты

1 этап (2001-2002)	2 этап (2002-2005)	3 этап (2006 – 2010)
Подготовка законодательных актов для разделения государственных и хозяйственных функций и создание ОАО «Российские	Создание дочерних обществ во вспомогательных сферах отрасли (ремонт, строительство), выделение из РЖД пассажирского комплекса,	Предусматривается: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Частичная приватизация дочерних компаний РЖД. ▪ Создание развитого конкурентного рынка железнодорожных перевозок. <p>Всего к 2007г РЖД планирует создать около 40 дочерних, зависимых обществ и совместных</p>



железные дороги» со 100% государственным капиталом.	сокращение перекрестного субсидирования пассажирских перевозок и переход к свободному ценообразованию в конкурентных секторах.	предприятий. Заявлено, что РЖД должны превратиться в крупнейшую в мире железнодорожную корпорацию, а ожидаемый результат реформирования – превращение РЖД в холдинг, конкурентоспособный на мировом транспортном рынке, который обеспечивает: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Содержание и развитие железнодорожной инфраструктуры, ▪ Перевозочные услуги
Итог первых двух этапов:		Характеристика третьего этапа:
<p>1. Разделение функций государственного регулирования и хозяйственной деятельности по факту произошло, но на практике монополия продолжает устанавливать правила игры и делает это в своих интересах.</p> <p>2. Изменение системы управления железнодорожной корпорацией и переход от котлового метода учета затрат к их разделению по видам деятельности. Предполагалось повышение прозрачности экономических процессов, что должно позитивно повлиять на инвестиционную привлекательность дочерних структур корпорации, чьи акции планируется вывести на международный финансовый рынок (третий этап). Однако полного разделения сегментов пока не произошло и с точки зрения прозрачности работы РЖД тоже не все благополучно (См. Таблицу 52).</p> <p>Специалисты признают, что реальным результатом пока является появление независимых операторов подвижного состава, но они появились не благодаря желанию РЖД, а из-за несостоятельности монополии реагировать на потребности динамично изменяющейся экономики.</p> <p>Железнодорожная монополия продолжает контролировать:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ конкурентные сегменты деятельности, ▪ монопольную инфраструктуру (допуск подвижного состава к железнодорожным путям). 		<p>Очевидно, что руководство РЖД намерено контролировать свои дочерние структуры. Создаваемые дочерние общества («ТрансКонтейнер», «Рефсервис») наделяются элементами железнодорожной инфраструктуры, например, контейнерными терминалами. Другие участники рынка уже не могут свободно пользоваться этими активами.</p> <p>Руководство РЖД заверяет о поддержке независимых операторов, но на деле все обстоит наоборот. Независимые операторы подвергаются дискриминации со стороны РЖД, которая выражается в ограничении доступа к объектам инфраструктуры – локомотивам, ремонтным депо и пр.</p> <p>Безусловно, какие-то элементы конкуренции появились, но лишь из-за временной слабости формирующейся железнодорожной корпорации. Независимые операторы уверены, что по мере усиления позиций РЖД, они будут выдавливаться из доходных сегментов железнодорожных перевозок. Сомнительно, что корпорации будут нужны реальные конкуренты.</p> <p>В железнодорожном секторе появились различные ассоциации – экспедиторов, перевозчиков, операторов, собственников подвижного состава. Однако каждая из этих объединений решает свои локальные проблемы.</p> <p>Координация в масштабе отрасли отсутствует, новый российский железнодорожный бизнес не консолидирован, чтобы противостоять монополии. Государство не имеет предложений от бизнеса, которые могли бы представлять альтернативу предложениям РЖД. Например, РЖД дает свои предложения в Федеральную службу по тарифам, а бизнес – нет.</p> <p>Вывод: Разделение видов железнодорожной деятельности в рамках холдинга рынок не создает, поэтому необходимо добиваться фактического достижения поставленной цели – создания рынка, на котором грузоотправитель сможет выбирать услуги того, кто способен предоставить более качественные услуги.</p>

Выводы:

Реформа идет с 2001г, но для реальной реорганизации работы такой масштабной структуры как российские железные дороги, это слишком короткий период, поскольку реорганизация включает также и перестройку сознания людей.

Ценовая дискриминационная политика ОАО РЖД заставляет независимых операторов развивать собственные ремонтные базы для своего подвижного состава. Кадры переманиваются из структур РЖД. В результате, РЖД имеет некоторый сиюминутный эффект от завышенных ставок для частных операторов, но в то же время, в долгосрочном измерении, рискует лишиться самого ценного ресурса – опытных специалистов, на подготовку которых ушли годы.

Намерение развивать конкуренцию на железнодорожном транспорте и формирование государственной железнодорожной корпорации вступили в противоречие. Налицо конфликт целей, поскольку ОАО РЖД:

- с одной стороны, как корпорация, заинтересована в прибыли, а максимальную прибыль обеспечивает именно монополия;
- с другой стороны, как государственная компания, обязано руководствоваться национальными интересами и создавать полноценный рынок.

Реформа включила выполнение трудно совместимых задач:



1. Повышение экономической эффективности железнодорожной монополии, повышение ее прозрачности и инвестиционной привлекательности;
2. Выполнение функций жизнеобеспечения в российских территориях, где нередко железная дорога – единственный вид транспорта. Разрушение структуры отрасли, к которой изначально привязана экономика и социальный сектор в регионах, без замены его другим, чревато серьезными последствиями.

Необходимо учитывать следующее:

- Государство возложило на РЖД ответственность за выполнение социальных пассажирских перевозок, не предоставив механизма компенсации затрат. В результате, РЖД выполняет несвойственную для бизнеса роль – дотирование социальных обязательств государства. Ситуация может измениться не ранее 2009г когда правительство приступит к полномасштабному субсидированию пассажирских перевозок.

- Тарифная зарегулированность не позволяет реагировать на изменения спроса рынка. В отличие от независимых транспортных компаний, которые обладают возможностью гибко подходить к формированию тарифов на транспортировку грузов, РЖД полностью лишена свободы маневра и должна жестко придерживаться тарифов, установленных Федеральной службой по тарифам.
- ОАО РЖД остается единственным национальным железнодорожным перевозчиком, управляющим всей инфраструктурой. Компания по-прежнему играет ключевую роль в обеспечении потребностей государства в железнодорожных перевозках (прежде всего это касается армии и пенитенциарной системы).
- Поддержание объектов инфраструктуры, подвижного и тягового состава требует многомиллиардных инвестиций и эту потребность невозможно удовлетворить только через доходы от транспортной деятельности. (См. **Таблицу 52**).

Таблица 52 Состояние активов ОАО РЖД

Подвижной состав ОАО «РЖД»	Инфраструктура
<p>Динамика роста перевозок последних лет достигалась благодаря более интенсивному использованию имевшегося подвижного состава, часть из которого в период экономического спада не использовалась. Сегодня этот резерв исчерпан. Подвижной состав РЖД включает:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ общий парк железнодорожных вагонов РЖД (800 тыс), из которых 700 тыс. нуждаются в скорейшей замене, в т.ч.: грузовой вагонный парк - свыше 600 тыс вагонов различных типов, где преобладают полувагоны (44.9%), крытые вагоны (12.5%) и цистерны (12.6%). В основном, это вагоны, доставшиеся еще от советских времен. ▪ свыше 16 тыс магистральных и маневровых локомотивов. <p>Износ грузовых вагонов – 86%, электровозов – 73%, тепловозов – 85%. Средний возраст локомотивов – 20 лет, грузовых вагонов – 21 год. Общая потребность в инвестициях на приобретение грузовых вагонов в ближайшие 10 лет оценивается в \$11 млрд. Обновление всего парка обойдется примерно в \$35 млрд. РЖД не по силам быстро изыскать такую сумму, так что к модернизации подвижного состава должны быть привлечены инвестиции со стороны.</p> <p>Независимым операторам принадлежит парк 250-280 тыс. вагонов. Однако крупнейшие добывающие компании решали проблему, создавая собственный вагонный парк для своих производственных нужд. Поэтому, надежда на то, что</p>	<p>На наиболее востребованных направлениях перевозок возможности транспортной инфраструктуры исчерпаны, о чем свидетельствуют факты:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Перегруженности из-за ограничений пропускной способности путей и станций; ▪ Претензии грузоотправителей к качеству инфраструктуры. <p>Средний возраст полотна и верхнего строения пути, устройств сигнализации, связи, электроснабжения и другого оборудования превышает 40 лет. Значительное количество объектов инфраструктуры и подвижного состава находится уже за пределами нормативного срока эксплуатации.</p> <p>По оценкам РЖД: до 2016г в отрасль необходимо вложить не менее \$98 млрд с учетом нужд: поддержания и развития инфраструктуры, повышения пропускной способности, организации новых маршрутов. Собственных средств для столь масштабных инвестиций у РЖД нет. Инфраструктурой и локомотивами РЖД пользуются частные перевозчики и, поэтому, они не менее РЖД заинтересованы в содержании хозяйства в исправности. Развитие и модернизация систем технического обслуживания – также необходимое условие повышения эффективности перевозок, поскольку в настоящее время тратится огромное количество времени на техническое обслуживание поездов. При этом эффективность работы ремонтных бригад и качество ремонта имеют низкий уровень из-за отсутствия современного оборудования и высокой доли ручного</p>



компании будут вкладывать миллионы долларов в непрофильные активы, очень слаба.
Поэтому, для модернизации подвижного состава речь скорее пойдет о бюджетных инвестициях.

Вывод: Средняя скорость движения поездов по стране составляет не более 50 км/час. Это крайне низкий показатель. Причина – большое количество участков с ограничениями скорости движения, нехватка развязок, отсутствие дополнительных путей вдоль основных маршрутов. Наиболее острая ситуация складывается на подъездах к крупным городам. Российское сообщество ожидает от реформы железнодорожного транспорта повышения эффективности работы железной дороги. Но судить о том, как идет реформа непросто: информации о деятельности ОАО РЖД недостаточно и финансовая отчетность компании изобилует пробелами. Узнать о коммерческой деятельности ОАО РЖД можно на сайте www.rzd.ru, но далеко не в том объеме, что представляется на сайтах американских железных дорог (См. **Таблицу 53**).

Таблица 53 Сравнение основных физических и финансовых показателей деятельности (выручка и объем перевозок) российский и американских железных дорог в пересчете на единицу подвижного состава, километр пробега и перевезенную тонну груза, 2003г.

	\$ млн.	Тыс. вагонов	Млн. т./миля	\$ на вагон	\$/ т./ миля	\$/ т./ км
Norfolk Southern						
Выручка	7312	7464.2	198.3	979.6	0.037	0.023
Расходы	5610	7464.2	198.3	751.6	0.028	0.018
Чистая прибыль	923	7464.2	198.3	123.7	0.005	0.003
BNSF						
Выручка	10946	9536	578,688	1147	0,019	0,012
Расходы	9260	9536	578,688	971	0,016	0,010
Чистая прибыль	791	9536	578,688	82	0,0014	0,0008
ОАО «РЖД»						
Выручка	19500	Нет данных	1,766,000	Нет данных	Нет данных	0,01

Сумма тонно-километров обеих американских компаний составляет 71% от аналогичного показателя РЖД. При этом суммарная выручка американских компаний составляет 91% от выручки РЖД. Выручка на тонно-километр у американских компаний больше, чем у РЖД. Что касается прибыльности, то

труда.

Износ путевых систем, обеспечивающих безопасность движения поездов – одна из основных причин повышения уровня аварийности на железнодорожном транспорте.

Привлечение инвестиций в модернизацию железнодорожной инфраструктуры и подвижного состава становится вопросом национальной безопасности.

американские 0.3-0.1 цента чистой прибыли на 1 т/км в России сравнить не с чем. Если принять на веру слова представителей РЖД о том, что повышение тарифов сводит к нулю соотношение расходов и доходов монополии, то получается, что компания с оборотом, приближающимся к 2 трлн. т/км, работает в отдельных сегментах вхолостую.

Безусловно, необходимо учитывать, что в силу своего статуса компания вынуждена нести дополнительную социальную нагрузку, однако и затраты РЖД производит не по американским расценкам. Еще один показатель – штатная численность и, как продолжение, эффективность работы компаний. К примеру, BNSF с выручкой около \$11 млрд. и оборотом 0.5 трлн. т/км имеет штат 38 тыс. чел.

Годовая выручка на одного работника - \$288 тыс. Это далеко не самый высокий уровень эффективности для США.

Однако миллион сотрудников РЖД получил выручку в размере почти \$23 млрд. от всех видов деятельности. Таким образом, каждый сотрудник принес компании всего около \$23 тыс.

Вывод: Мировой опыт показывает, что процесс повышения эффективности невозможен без увеличения прозрачности результатов деятельности компании. Понятно, что переход к эффективности требует времени, но важна динамика роста производительности компании и именно это ожидается в первую очередь. Сегодня значительная часть независимых операторов входит в состав промышленных групп и холдингов. Однако даже при необходимости отдавать значительную часть своих доходов на поддержание базовых отраслей и, при ограничениях, создаваемых для них монополией, они демонстрируют лучшие показатели по сравнению с РЖД.





Диаграмма 8 ОАО «РЖД»: Структура себестоимости железнодорожных перевозок в 2005 г, %. Источник: ОАО "РЖД"

Перспективы реорганизации

ОАО РЖД упрекает чиновников Федерального агентства железнодорожного транспорта в лоббировании интересов частных операторов в ущерб интересам РЖД, в результате, чего по расчетам руководства РЖД, прямые потери к 2010г превысят 150 млрд. руб.

Выход в РЖД видят только один – вывод грузового перевозочного бизнеса из-под государственного регулирования. Это можно сделать, создав на базе монополии 100% дочку ОАО «Грузовая компания РЖД», которая будет работать на тех же условиях, что и независимые операторы.

Руководство РЖД рассчитывает, что создание Грузовой компании обеспечит прибыль и позволит привлечь частные инвестиции. Предполагается, что РЖД передаст своей дочке более 500 тыс. вагонов из 600 тыс. имеющихся в распоряжении монополии. Освобожденная от социальных обязательств и тарифных ограничений материнской компании, новая дочка РЖД имела бы большие конкурентные преимущества, которые со временем можно было бы конвертировать в рыночную капитализацию. Уже через год работы грузовой компании на рынке РЖД планирует продать 49% ее акций на российских биржах, что, как предполагается, позволит привлечь средства в развитие инфраструктуры.

Вывод: ОАО РЖД планомерно становится инфраструктурной компанией, постепенно сокращая свое присутствие на рынке перевозок. (См. Приложение 2)

Эксплуатация инфраструктуры прежде никогда не выступала в роли самостоятельной сферы бизнеса, а основные доходы компания всегда получала от грузовых перевозок. Поиск и формирование новых источников дохода – жизненно важная задача. Одна из главных проблем – высокие издержки и низкая эффективность работы инфраструктурного комплекса, который нуждается в

модернизации.

После выделения грузовой компании из состава РЖД и без того низкая рентабельность работы железнодорожного транспорта может упасть еще ниже, что незамедлительно приведет к нехватке собственных средств для реализации инвестиционных программ и развития инфраструктуры.

Процессы в области развития транспортной инфраструктуры замедлены из-за отсутствия механизмов государственного финансирования инфраструктурных проектов.

Железнодорожные тарифы

Предоставляя грузоотправителям льготы на перевозку ряда грузов, государство перекладывает на РЖД обязанность поддерживать эти льготы из собственной прибыли. Например, перевозка угля осуществляется по льготным тарифам и, поэтому, эти перевозки не приносят РЖД ощутимой экономической выгоды.

Россия стала применять протекционистскую политику в области железнодорожных тарифов с 2001г, когда тарифы были дифференцированы для «своих» и «чужих» портов. Цель – повысить привлекательность российских портов.

Но протекционистская политика, как следовало ожидать, имела обратную сторону. Протекционизм в любой форме – средство перераспределения ресурсов из одного сектора национальной экономики в другой. Поэтому, льготные тарифы на перевозки в сторону российских портов финансировались за счет железной дороги и грузовладельцев. Железнодорожный транспорт стал нести убытки.

В декабре 2004г тарифы на доставку грузов в российские порты были повышены на 12.5%. При этом стоимость транспортировки в порты сопредельных стран осталась прежней. Больше всех против повышения тарифов протестовал Мурманский порт. Его руководство опасалось за судьбу своего основного грузопотока – угля. Однако грузопоток вырос, поскольку, несмотря на повышение тарифа в направлении портов, тарифы в направлении сухопутных переходов все равно остаются выше.

Сегодня наиболее высокие ставки применяются при перевозке нефтепродуктов, черных и цветных металлов. Уголь перевозится по льготным тарифам и, поэтому, перевозкой угля приходится заниматься в основном ОАО РЖД. Независимые операторы берутся за уголь только в том случае, если их вагоны идут порожняком, поскольку за порожний пробег РЖД, как собственник инфраструктуры, взимает плату.

Существующая тарифная практика не может продолжаться долго. Россия вступает в ВТО, а правила этой организации не допускают серьезного



расхождения между внутренними и внешними тарифами (максимум 15-20%, но не 60-80% как сейчас). Поэтому тарифы придется унифицировать. Это объективный и неизбежный процесс.

Консолидированная выручка РЖД в 2004г составила \$22.9 млрд. прирост составил 10.9% по сравнению с 2003г, что совпало с уровнем инфляции. Рост грузовых железнодорожных тарифов уступает росту инфляции. В 2005г средний дифференцированный индекс прироста тарифов на перевозку грузов составил 10,3%, тогда как потребительские цены выросли на 10,9%, а цены на продукцию промышленности на 13,4% (рис. 2.3.1.).

Выручка от грузовых перевозок в 2005г. выросла на 10,6% к уровню 2004г и достигла 585,6 млрд. руб, но рентабельность грузовых перевозок в последние годы имеет тенденцию к сокращению. Опережая увеличение выручки, издержки РЖД в грузовом сегменте в 2005г выросли на 12,6%.

Руководство ОАО РЖД считает, что сегодня развитие РЖД сдерживается, прежде всего:

- тарифной зарегулированностью,
- конкуренцией со стороны независимых перевозчиков, располагающих собственным подвижным составом,
- схемой перекрестного субсидирования социально-значимых видов деятельности за счет прибыльных видов деятельности.

Вывод: Тот факт, что руководство РЖД считает конкуренцию фактором, сдерживающим развитие РЖД - тревожный сигнал, который заставляет сомневаться в достижении цели третьей фазы реформирования ОАО РЖД - создание развитого конкурентного рынка железнодорожных перевозок.

Железнодорожное машиностроение

Дефицит железнодорожных вагонов ощущался еще в советское время. В результате рыночных изменений ситуация обострилась, поскольку в 90-е годы Министерство путей сообщения (МПС) утратило возможность модернизации подвижного состава и локомотивов. Столкнувшись с дефицитом вагонов, бизнес стал приобретать подвижной состав, защищаясь от убытков в результате перебоев из-за неритмичной работы железных дорог. Благодаря приходу на рынок железнодорожных перевозок частных операторов, удалось снять остроту дефицита подвижного состава.

Реальной возможности коммерческого использования новых активов не было до введения в 2003г в тарифе, так называемой, «вагонной составляющей» – платы за пользование подвижным составом. Теперь собственник вагонов получал скидку с тарифа на перевозку груза, равную «вагонной составляющей» (порядка

15%). Это создало условия для бизнеса в сфере железнодорожных перевозок: компания, имеющая собственный парк, могла предлагать услуги по более низким ценам, чем те, что были установлены МПС.

В результате спрос со стороны частных компаний на подвижной состав вырос. В общем объеме грузовых перевозок доля частных операторов также выросла.

В 2003г выпуск вагонов вырос в 2.1 раза по сравнению с 2002г, достигнув 22.5 тыс штук. Из них частными компаниями было закуплено 14 тыс. вагонов и лишь 3.8 тыс. построено по заказу РЖД. Если в 2004г доля парка подвижного состава, принадлежавшего независимым операторам, была менее 20%, то в 2005г эта доля уже превысила 35%. Российский рынок железнодорожных вагонов вступил в фазу бурного роста.

- В 2003г парк составил 230 тыс вагонов,
- В начале 2005г - 242.4 тыс вагонов.

В 2004г общий объем производства вагонов в России достиг 33.6 тыс. шт , что уже сопоставимо с советским периодом (порядка 40-60 тыс. вагонов в год).

Всего за 2002-2004гг на закупку вагонов независимыми операторами было направлено свыше \$2 млрд. Прогнозируется, что к 2008г у частных операторов будет столько же вагонов, сколько у РЖД, а их доля рынка вырастет до 50%.

В советский период была создана мощная индустрия железнодорожного машиностроения. Примерно 58% средств, направлявшихся на развитие железнодорожного транспорта, вкладывалось в подвижной состав.

В 2005г в России было произведено всего 45 магистральных тепловозов и 107 магистральных электровозов. При этом износ локомотивного парка и его дефицит составил на начало 2006г около 6.4 тыс локомотивных секций. Суммарная потребность РЖД и независимых операторов в обновлении и увеличении парка локомотивов в ближайшие 5 лет достигнет примерно 14 тыс.секций.

Российские машиностроительные мощности достаточны для количественного удовлетворения спроса на вагоны, но то, что может предложить российская промышленность уже не отвечает требованиям операторов.

Требования изменились:

1. Поскольку трубопроводы как способ транспортировки нефти более привлекателен для нефтяников, то спрос на цистерны понизился. Однако руда, лес, металлы, контейнерные грузы требуют универсальных полувагонов, хопперов, фитинговых платформ, нестандартных вагонов. Потребности в пассажирских вагонах и локомотивах огромны.



2. Поставляемые российскими предприятиями вагоны, в основном, отвечают техническим решениям 1940-50-х, хотя в мире с тех пор появлялись новые поколения вагонов, которые выдерживают более высокие нагрузки на оси, а значит, перевозят больше грузов, имеют более продолжительный межремонтный пробег и более низкие эксплуатационные затраты. Эти вагоны могут работать на больших скоростях. Если ставить задачу повышения эффективности железнодорожного транспорта, то ее невозможно решить без современного подвижного состава.

Предприятия «Трансмашхолдинга», основного вагоностроительного предприятия, до сих пор работают с загрузкой около 20%. Огромный спрос гарантирует динамику роста и для ее удовлетворения и «Трансмашхолдингу» придется наращивать производство в десятки раз.

Руководство компании старается сформулировать инновационную стратегию, поскольку самой острой является потребность в новых технологиях и ноу-хау. Первые попытки приобретения высоких технологий начались в 2005г путем создания СП с германским концерном Siemens.

После вступления России в ВТО зарубежные производители вагонов могут прийти на российский рынок, однако, их адаптация к требованиям российских железных дорог потребует усилий и времени: сертификация, налаживание системы эксплуатационного обслуживания и ремонта потребует не одного года. То есть входные барьеры на этот рынок для иностранных компаний высоки.

В ОАО РЖД убеждены, что новая техника должна разрабатываться по техническим заданиям заказчика, и намерены выстраивать отношения с машиностроителями только на этих принципах. В свою очередь машиностроители, готовясь к конкуренции с зарубежными компаниями, намерены проводить политику совершенствования своей продукции и приведения ее качества в соответствие с мировыми стандартами.

РЖД намерено приобрести блокирующий пакет акций «Трансмашхолдинга». Холдинг заключил с РЖД ряд долгосрочных соглашений о сотрудничестве на

общую сумму около \$10 млрд.

Факт: В 2005г компания Brunswick Rail Leasing (BRL) объявила о намерении вложить \$200 млн. в приобретение железнодорожного подвижного состава для последующей его сдачи в аренду российским сырьевым предприятиям, металлургам и производителям удобрений. Всего в планах компании приобрести не менее 10 тыс. вагонов на сумму \$500 млн. Это первый лизинговый проект такого масштаба, который западная компания собирается реализовать в России. Компания BRL появилась на рынке в конце 2004г и ее учредителями являются:

- Международный холдинг Brunswick Capital
- Японская корпорация Sumitomo
- Финский железнодорожный перевозчик VR Group
- Британский миллиардер Джо Льюис

Акционеры считают, что выбрали нишу, где разрыв между спросом и предложением способен обеспечить высокую доходность.

Вывод: Объем грузовых железнодорожных перевозок увеличился в 2004г на 8%, в 2005г – на 4.3%. На фоне 35% роста российского экспорта результат железной дороги слабоват и говорит о наличии потенциала. Иными словами, железнодорожный транспорт не поспевает за ростом отраслей, главным образом, добывающих и металлургических.

В ближайшие годы основной проблемой железнодорожного транспорта будет нехватка подвижного состава.

Контейнеризация на железнодорожном транспорте

Контейнерные перевозки во всем мире – основа грузового сервиса и доля контейнерных перевозок в общем объеме грузопотоков колеблется от 10 до 60%. В России доля контейнерного потока в составе общего грузопотока составляет 2% (2004г) и росту этой доли препятствует ряд причин. (См. главу **Мультимодальные перевозки**, Контейнеризация перевозок, Таблица 37). Причины низкого уровня контейнеризации грузопотоков на железнодорожном транспорте приведены в **Таблице 54**.

Таблица 54 Причины низкого уровня контейнеризации грузопотоков на железнодорожном транспорте

Причины	Содержание
Сырьевая ориентация экономики и экспорта	Основные грузопотоки представлены продукцией добывающих отраслей и металлургии: уголь, нефть, лес, металлы, удобрения, которые перевозятся навалом, наливом и т.д.
Дефицит парка фитинговых платформ	Остро ощущается нехватка фитинговых платформ, а те, что имеются, находятся в неудовлетворительном техническом состоянии. Темпы производства новых платформ невысоки и не успевают за темпами роста спроса. Дефицит платформ привел к тому, что ряд частных компаний стали формировать свои парки подвижного состава, несмотря на длительный период окупаемости – 10 лет.
Нехватка контейнерного	Нехватка контейнеров привела к тому, что ряд частных компаний стали формировать свои контейнерные парки. Наличие



оборудования	собственного парка контейнеров и платформ позволяет контролировать качество услуг и выстраивать долгосрочные отношения с клиентами.
Тарифное регулирование	Прейскурант, который вступил в действие в 2003г и впервые содержал понятие контейнерных перевозок. Появились тарифы на перевозку ускоренными контейнерными поездами, которые ниже, чем на перевозку одиночных контейнеров. При существующих более высоких железнодорожных тарифах на перевозку одиночных контейнеров на протяженные расстояния (свыше 1500км), использование контейнеров становится экономически нецелесообразным. В целом, контейнерные перевозки, являясь одним из самых технологичных видов перевозок, с точки ускорения и упрощения их обработки, по существующим тарифам обходятся дороже доставки в крытых вагонах. Тарифное регулирование не стимулирует распространение контейнеризации на железнодорожном транспорте.
Межведомственные нестыковки	Несогласованность организационных вопросов между различными транспортными ведомствами не способствуют производительности контейнерных перевозок.
Нехватка логистического обеспечения контейнерных перевозок	Погрузка-разгрузка контейнеров требует специального оборудования, на приобретение которого пока готовы пойти не все железнодорожные станции. Нехватка оборудованных контейнерных терминалов.
Слабая инфраструктура обработки контейнерного грузопотока	Основные экспортные контейнерные грузопотоки формируются в Поволжье, на Урале и на Севере, где располагаются основные экспортеры и очень плохо развита сеть автодорог. Часто предприятия не имеют опыта и оборудования для затарки контейнеров и, поэтому, действует схема – груз сначала помещается в крытые вагоны и довозится до ближайшего к порту терминала, где происходит его переагрузка в контейнеры.
Репутация железной дороги	При необходимости отправки контейнеров грузоотправители часто отдают предпочтение альтернативным видам транспортировки из-за закрепившегося недоверия к железнодорожному сервису, когда железная дорога продолжает ассоциироваться с бюрократическими проволочками, а также, с риском убытков и сложностью их взыскания в случае порчи или утраты груза по вине железной дороги. Как правило, на автотранспорте все вопросы решаются гораздо проще и быстрее.

Вывод: Перспективы развития железнодорожных транзитных перевозок в России связаны:

- 3 С контейнеризацией (в настоящее время в контейнерах перевозится всего порядка 1 млн т экспортно-импортных грузов номенклатуры «прочие»);
- 4 С организацией движения контейнерных поездов между Европой и Азией (физический объем торговли на оси Китай-Европа составляет 57 млн т и традиционный способ доставки - морской транспорт. Контейнеропригодные грузы составляют 8-9 млн т. Этот объем представляет потенциальный рынок за часть которого может бороться железная дорога).

Теоретически, именно железная дорога могла бы стать локомотивом контейнеризации в России, но такой большой парк фитинговых платформ создать быстро невозможно. Для железнодорожного транспорта амортизационный фонд - более значимый источник средств для обновления, чем прибыль. Для того чтобы амортизационные отчисления направлялись именно на приобретение фитинговых платформ, требуется политическое решение. Реформирование железнодорожного транспорта должно создать импульс развитию контейнерных перевозок и, именно для этого, из состава ОАО РЖД

выделена дочерняя компания «ТрансКонтейнер», которой переданы в оперативное управление все контейнеры, фитинговые платформы и терминалы, принадлежавшие ОАО «РЖД».

Компания «ТрансКонтейнер» получила 44 тыс. крупнотоннажных и 145 тыс. среднетоннажных контейнеров. Планируются инвестиции в развитие контейнерных перевозок (расширение технической базы контейнерных перевозок, приобретение 40 футовых, 20 футовых, среднетоннажных контейнеров и платформ для перевозки крупнотоннажных контейнеров). Ведется работа по переоборудованию универсальных вагонов для перевозки контейнеров.

В 2004г на долю «ТрансКонтейнера» пришлось 92% объема контейнерных перевозок, 84% доходов от перевозок, а его парк достиг 90% от общего парка контейнеров страны. Передача парка фитинговых платформ одному экспедитору рассматривается как показатель намерений РЖД к монополизации рынка контейнерных перевозок, а не к развитию этого рынка.

Помимо перевозок по государственным тарифным ставкам «ТрансКонтейнер» оказывает и транспортно-экспедиционные услуги по рыночным тарифам. Это вызывает неоднозначную реакцию. Опасения вызваны тем, что структура, зависящая от ОАО «РЖД», и имеющая основные контейнерные мощности, воспользуется монопольным положением для вытеснения с рынка других



участников.

Нет ничего нового в том, что из структуры ОАО «РЖД» была выделена контейнерная служба как самостоятельная хозяйственная единица, работающая на направлении, где конкуренция физически невозможна. Так делается во многих странах, но при этом проводится открытый тендер, готовится пакет законодательных актов, определяющих правила игры в соответствии с законодательством о естественных монополиях.

В случае с «ТрансКонтейнером» практический монополист назначен, ему бесплатно переданы государственные активы стоимостью в сотни миллионы долларов. Мало того, что эта фирма является перевозчиком, она становится еще и экспедитором.

Факт: Краснодарский край готовится к развитию мультимодальных перевозок грузов различной номенклатуры на контейнерной основе.

Для прорыва в развитии контейнерных перевозок, администрация Краснодарского края намерена:

- Принять концепцию грузовых перевозок автомобильным транспортом на 2006-2010гг.
- Стимулировать создание на территории Кубани краевых контейнерных операторов и перевозчиков.
- Развивать производство и ремонт контейнеров, специального подвижного состава для его перевозки, оборудования для перегрузки контейнеров с учетом мировой тенденции – расширения использования 40 футовых контейнеров повышенной вместимости, а также, специализированных контейнеров для транспортировки химической продукции, сжиженного газа, рефрижераторных грузов.
- Поддерживать увеличение подвижного состава контейнеровозов.
- Стимулировать транспортные технологии при перегрузке контейнеров на автомобильный транспорт.
- Совершенствовать систему контроля перемещения контейнеров на границе и в пути следования.

После принятия Концепции состоится разработка соответствующей краевой программы.

Региональная железнодорожная инфраструктура

Таблица 55 Основные ограничения и отсутствующие связи на железнодорожном направлении Северного транспортного коридора на территории Баренц Региона

Участок	Состояние
Мурманская область: Ситуация по развитию Мурманского	Основные перспективы Мурманского порта связаны со строительством причалов вдоль западного берега Кольского залива. Западный берег при множестве плюсов имеет один существенный недостаток – отсутствие железнодорожных подъездов. Поэтому одновременно с перегрузочными комплексами потребуется строительство железнодорожной ветки Выходной – Мурмаши – Лавна, протяженностью 30 км и предпортовой железнодорожной станции в устье р. Лавна. В случае строительства новой ветки вдоль западного берега залива нагрузка на станцию Выходной, расположенную южнее Мурманска, возрастет многократно. Потребуется удлинение подъездных путей и строительство сортировочного парка. Не

Ключевыми факторами, двигающими процесс развития контейнерных перевозок, в России являются:

- 1 Рост внешнеторговых оборотов и, прежде всего импорта, структура которого, в отличие от сырьевого экспорта, подразумевает использование контейнеров. На экспорт из России в контейнерах вывозится в основном бумага, химические вещества и металл.
- 2 Общемировая тенденция изменения структуры перевозок в пользу их мультимодальности, что требует использования контейнеров.
- 3 Постепенное развитие контейнерных терминалов.

Вывод: Альтернативы контейнерным технологиям нет. Поэтому спрос на контейнерные железнодорожные перевозки будет расти.

Для финансовых и технологических выводов весьма показательной является информация о соотношении веса и количества контейнеров. То есть тот факт, насколько способны компании на транспортном рынке обеспечить загрузку контейнера в обе стороны, показывает, насколько развит этот рынок и какова инфраструктура. Это качество является одним из условий транзитной привлекательности маршрута.

Повышение КПД контейнеров (когда вместо порожнего обратного возврата, контейнер на этом направлении используется для транспортных операций на другом виде транспорта) возможен только при развитии видов транспорта в мультимодальном контексте.

В программе реформирования железных дорог не ставится цель его интеграции с другими видами транспорта для обеспечения мультимодальности транспортной отрасли. Ориентированность на действия только в рамках отрасли - серьезный недостаток в процессе реформирования железных дорог. Раздельное функционирование видов транспорта без их увязки в масштабе национальной транспортной системы не позволит обеспечить полноценную реализацию транзитного потенциала страны и экспорт транзитных услуг.

Поэтому, от железных дорог ожидается конструктивное сотрудничество с другими видами транспорта и внесение вклада в решение национальных стратегических задач.



Участок	Состояние
транспортного узла	<p>справляются с растущими грузопотоками также станции Кола и Мурманши.</p> <p>Ограниченная пропускная способность железной дороги может оказаться препятствием также для развития мощностей восточного берега. Хотя ОАО РЖД в течение последних лет вложило около 15 млрд руб в развитие железнодорожной инфраструктуры, узкие места ликвидировать не удалось. По-прежнему остро стоят вопросы недостаточной пропускной способности грузовой станции Мурманск и отсутствия на подходах к ней вторых подъездных путей.</p> <p>На железной дороге от Петербурга до Мурманска остаются неэлектрифицированные участки пути.</p> <p>Реконструкция существующих и строительство новых железнодорожных мощностей по приблизительной оценке Минтранса обойдется в 40-50 млрд руб, источники которых пока непонятны. Правительство Мурманской области надеется, что значительную часть затрат возьмет на себя ОАО РЖД, включив Мурманские проекты в план работ, финансируемых из собственных средств и целевого финансирования из федерального бюджета. Но руководство РЖД дало ясно понять, что развитие мурманской инфраструктуры может осуществляться только с участием регионального бюджета и заинтересованного бизнеса.</p>
Мурманская область: Салла-Кандалакша	<p>В 2004г был проведен опрос представителей администраций Мурманской, Архангельской, Тюменской областей, республик Карелия, Коми, транспортного бизнеса, торгово-коммерческих палат и Октябрьской железной дороги о целесообразности восстановления железнодорожной связи Салла-Кандалакша. В целом, мнение опрошенных настроено в пользу восстановления связи. Степень поддержки властями колеблется от сдержанного отношения (Мурманская и Архангельская области) до очень позитивного (республика Коми и Тюменская область). Отношение республики Карелии к появлению еще одной связи между российской и финской железнодорожными сетями было негативно из-за опасения конкуренции с ее стороны для связи Ледмозеро-Кочкома на территории Карелии.</p> <p>Негативным также является отношение Октябрьской железной дороги в первую очередь из-за нехватки инвестиционных ресурсов на модернизацию существующей инфраструктуры.</p> <p>Очевидна тенденция, что чем дальше расположена территория от границы ЕС-Россия, тем более масштабным является ее видение, тем позитивнее отношение к восстановлению железнодорожной связи Салла-Кандалакша. Отношение бизнеса к восстановлению связи позитивно, особенно бизнеса в сфере логистики, который рассматривает данную связь как элемент, содействующий развитию трансконтинентального транзита и повышающий привлекательность транспортной инфраструктуры Баренц Региона.</p> <p>Общее мнение – необходимо проведение изучения экономической жизнеспособности проекта.</p>
Республика Карелия: железнодорожные переезды	<p>В Карелии из 19 охраняемых железнодорожных переездов только 10 оборудованы техническими устройствами. ДТП по вине водителей автотранспорта происходят регулярно. В рамках программы обеспечения безопасности движения на железнодорожном транспорте Октябрьская железная дорога внедряет устройства ограждения переездов. К концу 2010г все охраняемые переезды будут оборудованы. Правительство Карелии рассматривает возможность строительства путепроводов в местах пересечения железнодорожных путей и автомобильных дорог.</p>
Республика Карелия: ж/д участок Ледмозеро Кочкома	<p>На участке Ледмозера – Кочкома рабочее движение открыто и составляет 6 пар поездов в сутки. Однако участок так и не введен в полную эксплуатацию и из-за этого он не является полноценной связью транзитной инфраструктуры.</p> <p>Основная задача - осуществление полноценного ввода в эксплуатацию участка «Ледмозеро - Кочкома», что предполагает необходимость решения ряда вопросов, тормозящих вовлечение связи в обслуживание транзитных грузопотоков.</p> <p>В перечень нерешенных вопросов для осуществления международных перевозок (в т.ч. контейнерных) по ж/д Ледмозеро-Кочкома через ст. «Кивиярви» (ЖДПП «Люття») включены следующие:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ незавершенность электрификации; ▪ отсутствие установленных тарифов на грузовые международные перевозки по участку Ледмозеро-Кочкома; ▪ отсутствие российско-финляндского межправительственного соглашения по осуществлению контейнерных грузоперевозок через ЖДПП «Люття»; ▪ отсутствие у Костомукшской таможни соответствующего оборудования для контроля контейнерных перевозок;



Участок	Состояние
<p>Архангельская область: ж/д участок Обозерская - Архангельск</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ необходимость реконструкции ж/д станции «Кивиярви» (вопросы включения ЖДПП «Люття» в ФЦП «Государственная граница РФ» согласован с ФСБ РФ, ФТС РФ, Минтрансом РФ, Росжелдором, ОАО «РЖД» и должен быть решен Правительством РФ до конца 2006 г.). <p>Порты Архангельск и Мурманск показывают динамику роста грузооборота. Но их грузопотоки завязаны на железную дорогу, где имеются узкие участки, один из которых – участок Обозерская–Архангельск.</p> <p>В рамках программы «Модернизация транспортной системы России» на 2003г был предусмотрен 1.6 млрд руб. на электрификацию участка Обозерская-Архангельск, но эти средства были переброшены на другие объекты.</p> <p>В 2005г пропускная способность участка исчерпана. Пока железнодорожники в состоянии контролировать ситуацию и обеспечивать сроки и безопасность. Но грузообороты морских портов растут, увеличиваются объемы перевозок нефтепродуктов, угля. При этом не снижаются перевозки леса, щебня, руды, мазута для ТЭЦ Архангельска, Северодвинска и Новодвинска.</p> <p>Электрификация срочно необходима для увеличения пропускной способности участка в целом, снижения негативного воздействия функционирования железной дороги на окружающую среду. Общая стоимость проекта электрификации – 2 млрд руб.</p> <p>Ст.Обозерская – транспортный узел трех направлений: на Архангельск, на Мурманск и на Вологду. В сутки через станцию проходит 80 поездов как транзитных, так и тех, что формируются на станции. В 2005г проведены работы по повышению пропускной способности станции:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ выполнена схема секционирования контактной сети, что позволило сократить время маневрирования электровозов, ▪ сделана передислокация путей: если раньше для формирования поездов использовалось 5 путей, то теперь только 3., следовательно, остальные освободились для прохождения составов, дан приоритет транзитным поездом (тем, что проходят станцию без расформирования). <p>В целом все принятые меры позволили увеличить пропускную способность станции Обозерская на 15%.</p> <p>В план финансирования 2006г включено проектирование ст. Илес и Лиственничный. Эти станции должны иметь не менее трех путей, а их длина должна составлять не менее 1050м (70 условных вагонов). Это позволит ехать пакетами, т.е. пропускать одновременно в каждом направлении от станции к станции не по одному, а по два состава. В 2007г запланировано приступить к работам.</p> <p>В 2005г капитально отремонтированы 20 км и 40 км оздоровлено средним ремонтом. За последний год примерно на 3 км увеличена участковая скорость. Продолжается изыскание резервов по повышению производительности участка.</p> <p>В 2006г.зарегистрированы:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ рост отправок пассажиров в Архангельской области на 9% (5 млн человек), ▪ рост потока 40-футовых контейнеров.
<p>Республика Коми «Белкомур» (Белое море – Коми – Урал)</p>	<p>Проект «Белкомур» был разработан в 1996г. Цель проекта – выход для регионов Сибири и Урала к портам Архангельска, Мурманска и Финляндии по кратчайшему пути. Строительство железной дороги общей протяженностью 1311 км (новое строительство – более 700 км) дало бы возможность сократить расстояние на 800 км и снизить затраты на перевозки.</p> <p>«Белкомур» состоит из двух участков: северного и южного: первый проходит по территории Архангельской области и Республики Коми, а второй – от Сыктывкара до ст. Григорьевская (через республику Коми, Коми-Пермяцкий АО, Карагайский район Пермской области).</p> <p>Акционеры: правительство республики Коми (54%), Пермский край (12%), Архангельская область (17%), московская компания ООО «Патриот», выкупившее в 2005г за 1.5 млн руб федеральный пакет (17%).</p> <p>Центральный офис – в Сыктывкаре с филиалами в Архангельске и Перми.</p> <p>Строительство было начато осенью 1998г. В Архангельской области было построено 16 км дороги. В 2002 г строительные работы были прекращены из-за прекращения финансирования проекта.</p> <p>Возобновление реализации проекта было инициировано главами республики Коми и Пермского края (2006г), которые договорились объединить усилия для продвижения проекта.</p> <p>ЕБРР готов выдать кредит на реализацию проекта «Белкомур» под государственные гарантии в размере 30% общей стоимости проекта. Получение кредита возможно только в том случае, если он будет представлен как государственно-частное партнерство и к его реализации подключится федеральный центр. Он должен либо профинансировать объект на 30% либо гарантировать вложение этих средств. Общая стоимость проекта</p>



Участок	Состояние
	<p>оценивается почти в 50 млрд руб.</p> <p>В начале 2007г Министерство транспорта высказалось в поддержку проекта и включения его в федеральную целевую программу «Модернизация транспортной системы России». В этом случае проект может привлечь из федерального бюджета не менее 40% стоимости реализации. Пермский край рассчитывает вложить 10% стоимости. В проекте заинтересованы такие гиганты как «Уралкалий» и «Сильвинит»</p> <p>Для Пермской области строительство дороги важно, как экономически, так и политически. Строительство железной дороги стало одним из аргументов в пользу интеграции Пермской области и Коми-Пермяцкого автономного округа. В случае реализации проекта инвестиционная привлекательность автономного округа возрастет, появятся возможности создания полноценной лесозаготовительной отрасли. Наличие железной дороги позволит заменить сплав леса по воде, закрытие которого вызвало упадок лесозаготовительной отрасли округа.</p> <p>Властям Пермского края еще предстоит определить точный маршрут «Белкомура» по территории Пермского края. Стоимость пермского участка – примерно \$3 млрд, что в 3 раза превышает стоимость остальной части пути, где понадобится, в основном, реконструировать уже имеющиеся пути. Все вопросы предлагается вынести на обсуждение с ОАО РЖД.</p> <p>Республика Коми и Пермский край считают, что если Архангельская область активно поддержит проект, то это поможет заинтересованным регионам выступить единым фронтом перед Правительством РФ, чтобы изменить прохладное отношение ОАО РЖД к проекту из-за опасений отвлечения грузопотоков от существующей инфраструктуры Северо-Запада, «которая обеспечивает объемы перевозок». Руководство ОАО РЖД считает, что к проекту можно будет вернуться, когда существующая железная дорога будет испытывать перегруженность.</p> <p>Проект не находит поддержки у Мурманской области. (См.Таблицу 56)</p>
<p>Пермская и Свердловская области: Транссиб Свердловская железная дорога</p>	<p>Самая существенная необходимость – обновление подвижного состава, который изношен на 80%.</p> <p>На Свердловской ЖД - 50% операторов-перевозчиков – независимые структуры.</p> <p>Свердловская ЖД – за три года (2003-2005) грузооборот вырос на 32%. Впервые с 1993г Свердловская железная дорога преодолела 100 миллионный рубеж за 9 месяцев.</p> <p>Принята программа технического развития Свердловской ЖД до 2008г. Программа сочетается со схемой развития и размещения производительных сил Свердловской области на период до 2015г.</p> <p>Уровень выполнения графика поездов составляет 89%. Проблемой является отсутствие управления транспортно-логистической деятельностью.</p> <p>В настоящее время эта деятельность развивается стихийно.</p>

Железнодорожный транспорт в Баренц Регионе

«Баренц Линк» – развитие железнодорожной инфраструктуры направления запад-восток в масштабе Баренц Региона

Функционирование «Баренц Линк» начнется после полноценного включения в работу железнодорожной связи Ледмозеро - Кочкома на территории Карелии. Ж/д связь Ледмозеро – Кочкома будет увязана с другой планируемой ж/д связью «Белкомур» (Архангельск–Сыктывкар-Пермь), которая обеспечит сообщение северных портов с Транссибом.

Ж/д связь Ледмозеро – Кочкома – элемент евроазиатского моста, рассчитанного на обслуживание потока мощностью около 28 млн. т в год. По экспертным оценкам уже сейчас имеется спрос на экспортные перевозки не менее 5 млн. тонн ежегодно (продукция лесного и целлюлозно-бумажного производства Архангельской и Вологодской областей, республики Карелия). Кроме того, по этому коридору может перевозиться продукция металлургии Урала и до 3 млн. т

коксующего угля из Воркуты (республика Коми). Направление грузопотоков на запад по этой связи на финские порты Ботнического залива Балтики позволит разгрузить порты Мурманска и Санкт-Петербурга.

По оценкам Министерства промышленности и энергетики республики Коми, предприятия Республики могли бы обеспечить отправку до 20 млн. т грузов в год по дороге «Белкомур» (Архангельск–Сыктывкар–Кудымкар–Пермь). Эта оценка основана на прогнозе увеличения добычи угля и глинозема и транспортировки грузов, сопутствующим строительству газопровода Ямал – Европа.

Постепенное введение в эксплуатацию элементов инфраструктуры «Баренц-Линк» предполагается в течение ближайших 20 лет.

Необходимые работы с учетом кратко-, средне- и долгосрочных перспектив приведены в **Таблице 56**.

Таблица 56 Необходимые работы по развитию инфраструктуры «Баренц-Линк» с учетом кратко-, средне- и долгосрочных перспектив

Горизонты перспектив	Перечень работ
	

Краткосрочная перспектива (0-5 лет)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ осуществить полный ввод в эксплуатацию участка «Ледозеро - Кочкома» в республике Карелия; ▪ завершить начатый процесс электрификации; ▪ изучить, спроектировать и построить комбинированные, контейнерные и лесные терминалы в Костомукше и Ледозере; ▪ спроектировать модернизацию и электрификацию железной дороги на участках с интенсивными грузоперевозками по коридору «Баренц-Линк», а также в зонах его влияния. Начать модернизацию с самых загруженных участков, где можно достичь быстрого экономического эффекта; ▪ изучить и разработать план строительства идентифицированных «отсутствующих связей» в коридоре «Баренц-Линк» (в составе проекта «Белкомур»), имеющих особую социально-экономическую значимость.
Среднесрочная перспектива (5-10 лет)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ начать строительство идентифицированных «отсутствующих звеньев» коридора «Баренц-Линк», имеющих социально-экономическую значимость; ▪ модернизировать и электрифицировать железнодорожные участки коридора и элементов инфраструктуры для обслуживания грузового транспорта, в соответствии со стандартом, действующим для интенсивных грузоперевозок; ▪ увеличить пропускную способность благодаря продлению терминальных и встречных путей для составов актуальной длины, в случае необходимости построить новые встречные пути и терминалы.
Долгосрочная перспектива (10-20 лет)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ завершить строительство утвержденных «отсутствующих звеньев»; ▪ увеличить мощности в соответствии с потребностями; ▪ завершить работы по электрификации участков коридора «Баренц-Линк».

Признание проекта на международном уровне и включение его в число стратегических приоритетов национальной транспортной системы улучшит возможности для привлечения инвестиций.

В рамках проекта возможно:

- привлечь дополнительные бюджетные источники финансирования;
- наладить сотрудничество российского и иностранного бизнеса (компаний, формирующих грузовую базу);
- реализовать потенциал государственно-частного партнерства в различных формах, например, в форме концессии для разделения рисков между участниками, комбинирования источников финансирования, сочетания управленческого опыта частного сектора с возможностями государственных компаний.

Значение маршрута «Баренц Линк» для российских территорий Баренц Региона:

- Открытие еще одно железнодорожного «окна» между Россией и Финляндией (ЕС) (сейчас функционирует только одно сообщение - переход Вайниккала-Бусловская на территории Ленинградской области);
- Создание магистрального железнодорожного маршрута ЕС – республика Карелия – Архангельская область - республика Коми – Урал – Транссиб.
- Открытие выхода к портам Архангельск, Мурманск, финским портам Ботнического залива Балтийского моря для внутренних территорий:

республике Коми, Пермскому краю, Свердловской области, территориям Сибири, Казахстана и Средней Азии.



Схема 9 Характеристика уровня электрификации железнодорожных сообщений Баренц Региона. Источник: Проект STBR

Железная дорога вовлечет в экономический оборот территории с огромным потенциалом, содействуя их интеграции в мировую экономику.



Функционирование железнодорожного коридора «Баренц Линк» будет содействовать достижению целей:

- Реализация транзитного потенциала России и Северных стран,
- Развитие экспорта транзитных услуг,
- Оживление местных экономик и решению социальных задач. Известно, что обслуживание 1 млн т. транзита создает 500 рабочих мест.

«Баренц Линк» - железнодорожный компонент Северного транспортного коридора и развитие этой связи – вклад в повышение конкурентоспособности маршрута Европа – Азия с участием Северного коридора и создание логистической альтернативы, способной содействовать сокращению транспортных издержек в глобальном процессе мировой торговли.

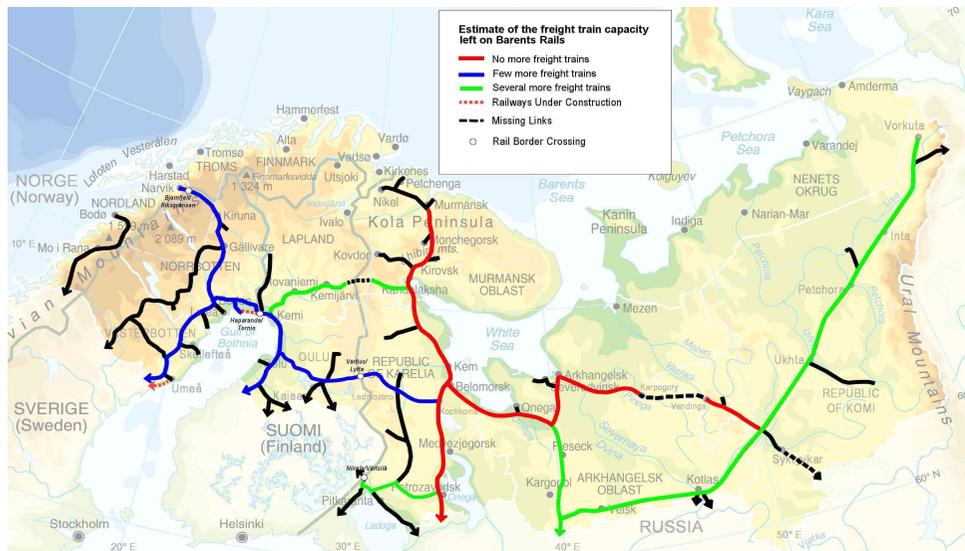


Схема 10 Характеристика пропускной способности железных дорог в Баренц Регионе. Источник: Проект STBR

Схема 11 иллюстрирует перспективную схему железнодорожного маршрута «Баренц Линк» после включения в полноценную работу участка Ледозеро-Кочкома и реализации проекта «Белкомур».

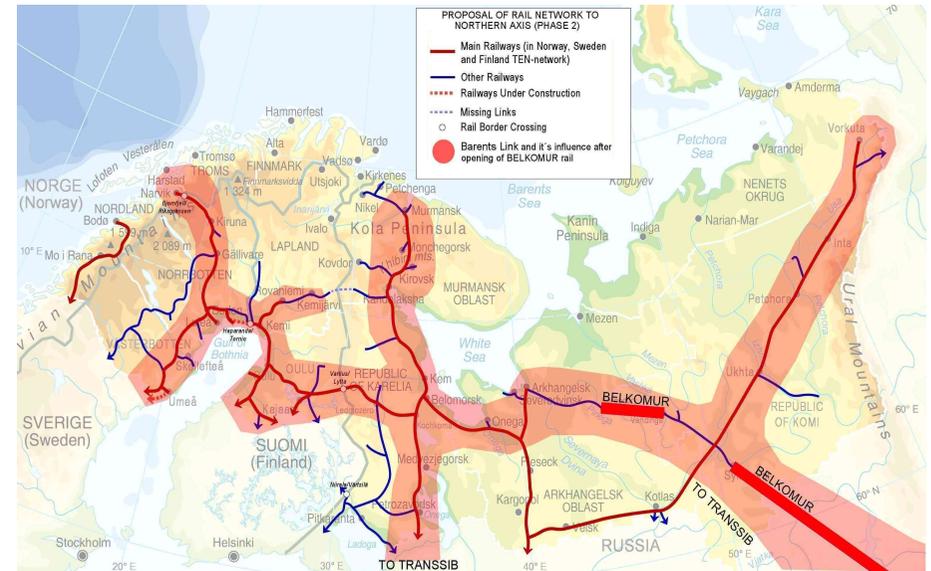


Схема 11 Перспектива железнодорожного маршрута «Баренц Линк» после включения в полноценную работу участка Ледозеро-Кочкома и реализации проекта «Белкомур»

Администрация Мурманской области относится с опасением к проекту «Белкомур» из-за возможного оттока потенциальных грузов Мурманского порта в порты Финляндии и Норвегии. В качестве альтернативы «Белкомур» администрация области предлагает проект «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла».

Очевидно, что проекты «Белкомур» и «Развитие Мурманского транспортного узла» не могут рассматриваться как взаимоисключающие альтернативы, т.к. их масштаб эффекта и ожидаемые результаты принципиально различны. Сравнение проектов приведено в Таблице 57.

Вывод: Сравнение проектов «Белкомур» и «Развитие Мурманского транспортного узла» показывает, что они не являются взаимоисключающими альтернативами. Эффект от реализации проекта «Белкомур» безусловно более масштабный, учитывает геополитические интересы страны, содействуя двум стратегическим направлениям:

1. Реализации транзитного потенциала российской территории,
2. Усилению несырьевых секторов российской экономики.

Проект «Белкомур» полнее отвечает приоритетной задаче государства – стимулированию экономической активности и конкурентоспособности



национального производителя (грузоотправителя) на мировом рынке посредством услуг транспортной системы (в т.ч. портов).

Важно, чтобы порт видел свою стратегию в повышении качества услуг и их привлекательности для грузоотправителя, а не в создании ситуации, когда грузоотправитель был бы вынужден пользоваться портом из-за отсутствия выбора.

Времена изменились, и выбор у грузоотправителя сегодня есть. Желательно, чтобы этот выбор отвечал национальным интересам.

Таблица 57 Сравнение эффекта и ожидаемых результатов от проектов «Белкомур» и «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла»

№	Ожидаемый результат проекта «Белкомур»	Ожидаемый результат проекта «Комплексное развитие МТУ»*
1	Создание выхода на внешние рынки внутренним индустриально развитым регионам Урала и Сибири, создание импульса для их экономического развития.	Обслуживание сложившихся, преимущественно, сырьевых грузопотоков.
2	Сокращение расстояний транспортировки, транспортных затрат и транспортной составляющей в составе товаров, как экспортируемых (конкурентоспособность), так и импортируемых (повышение жизненного уровня населения внутренних территорий).	Проект не оказывает влияния на сокращение расстояний транспортировки и оптимизацию логистических схем.
3	Высокий уровень индустриального развития территорий Урала и Сибири позволяет предположить структуру экспортируемых грузов – продукция промышленности. Без проекта этих потоков пока не существует, т.к. транспортные издержки из-за отсутствия приемлемой транспортной логистики лишают конкурентоспособности продукцию внутренних территорий.	Обслуживание сложившихся сырьевых грузопотоков (апатитовый концентрат, уголь, руда, глинозем, металл, химические грузы, нефть) и генеральных грузов. В случае благоприятного сценария развития событий, планируемая структура грузооборота на 2015г: 72.3 млн.т, где: 7% - генеральные грузы и 93% – навал и налив. В обозримой перспективе Мурманский порт планирует оставаться преимущественно специализированным на сырьевых грузах.

В том случае, если проект претендует на поддержку национального стабилизационного фонда, формируемого при участии всех российских территорий, то важно, чтобы решение принималось в пользу проектов, приносящих выгоды наибольшему числу территорий и соответствовало не только региональным, но и стратегическим национальным интересам.

4	Содействие реализации транзитного потенциала российской территории (Цель российской транспортной стратегии до 2020г). Транзитные грузы – это преимущественно контейнеры, т.к. трансконтинентальные перевозки, как правило, требуют комбинирования разных видов транспорта.	Структура грузооборота Мурманского порта свидетельствует о его доминирующей специализации – экспорт российского сырья, а не обслуживание транзита.
5	Проект является межрегиональным и прямой эффект от его реализации ожидается, как минимумом, тремя субъектами: Пермским краем, республикой Коми и Архангельской областью, администрации которых продвигают проект совместно и являются акционерами межрегиональной компании «Белкомур».	Эффект, ожидаемый администрацией Мурманской области от реализации проекта, в основном, локален и включает: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Новые рабочие места ▪ Заказы для предприятий Мурманской области ▪ Налоговые отчисления в региональный и федеральный бюджет ▪ Модернизация местных предприятий
6	Проект включает в экономический оборот не освоенные территории Пермского края, республики Коми и Архангельской области (освоение, прежде всего, лесных массивов и создание новых перерабатывающих предприятий, прилегающих к железной дороге) с соответствующими последствиями – созданием рабочих мест, повышением уровня	Вовлечения новых территорий в оборот не происходит.



	жизни и т.д.	
7	Проект создает каталитический эффект и повышает экономическую отдачу от инвестиций в строительство ж/д связи Ледозеро-Кочкома, которая получает дополнительные грузопотоки из внутренних территорий Урала и Сибири. Целесообразность завершения железнодорожной сети очевидна при взгляде на карту.	Наращивание каталитического эффекта не наблюдается т.к. в результате проекта не происходит улучшения завершенности транспортной сети.
8	Создание ранее отсутствовавшей связи расширяет выбор и позволяет оптимизировать логистические схемы для грузоотправителей. Предпочтение того или иного порта - решение грузоотправителя на основе сравнения транспортных издержек на протяжении всей транспортной цепочки, сроков транспортировки, типа груза и рисков.	Проект «Белкомур» выгоден для Мурманского порта, позволяя ему шире конкурировать с другими портами, как российскими, так и зарубежными в составе логистических схем. Для повышения привлекательности Мурманского порта, в первую очередь, необходимо не наращивать новые мощности, а устранить внутренние недостатки управления, негативно влияющие как на имидж порта, так и на национальный престиж на международном уровне.

* - Положения взяты из презентации «О развитии Мурманского транспортного узла» на Конференции «Транспорт и международный транзит», С-Петербург, 27.09.2006г.

5.5.3 Автодорожный транспорт

Автодорожная составляющая – самый гибкий связующий элемент в мультимодальной «транспортной команде». Значение автодорожного транспорта резко возрастает при развитии торговых сетей и сложных производственных систем, требующих точности поставок по графикам небольшими партиями. Степень вовлеченности автотранспорта в мультимодальные транспортные цепочки зависит от ряда факторов, например, от:

1. Цен на моторное топливо,
2. Уровня развития парка грузовых автотранспортных средств и сервиса,
3. Сбалансированности компонентов автодорожного сектора,
4. Координации автодорожного транспорта с другими видами транспорта,
5. Состояния сетей автомобильных дорог.

Некоторые из этих факторов имеют объективный характер (например, цены на

топливо), а другие зависят от качества принимаемых решений (например, координации видов транспорта). Рациональные действия на местном уровне могут смягчать, негативные последствия объективных факторов.

1. Тенденции изменения цен на моторное топливо

Все прогнозы сходятся на том, что уровень автомобилизации в России будет расти и достигнет сегодняшнего уровня европейских развитых стран (450-500 легковых транспортных средств на 1000 человек населения) примерно к 2020г. Кроме роста парка легкового транспорта, динамично наращивается парк грузовиков. Экономический рост всегда сопровождается ростом интенсивности использования парка транспортных средств. Рыночная экономика требует мобильности, она же повышает доступность транспортных средств, в результате расширения рынка автомобилей и развития потребительского кредитования. Еще одна устойчивая тенденция - рост цен на моторное топливо. Устойчивость развития этой тенденции в России, объясняется не столько картельным сговором нефтяников, сколько рядом более глубинных и объективных причин.

Причина 1 Российская нефтеперерабатывающая индустрия не готова к обеспечению топливом растущего парка автомобилей. Потребление топлива в России резко возросло, но существующие российские мощности по переработке нефти были построены в советский период, когда, подобный бум автомобилизации не предполагался даже в самых смелых прогнозах.

В 80-90е годы мощности по переработке нефти были избыточными. Доходность сектора была низкой, инвестиции не окупались, и поэтому, новые НПЗ не строились. Резкий рост уровня автомобилизации не только быстро загрузил свободные мощности, но и обнаружил симптомы дефицита. Кроме того, из нефтепереработки выбыл важный грозненский промышленный район.

Существующие российские НПЗ имеют крайне низкую производительность. Если американские НПЗ из одной тонны получают 400-500 кг бензина, то российские только 130-140 кг, а остальное идет в побочный продукт – мазут. Поэтому увеличение поставок нефти на российские нефтеперерабатывающие заводы увеличит не столько производство моторного топлива, сколько мазута.

Прогнозы показывают, что с 2008г в пике сезонного спроса лишнего бензина на российском рынке уже не будет, а после 2009-2010гг, Россия уже будет вынуждена решать вопрос об импорте бензина. Возникнет ситуация – острейший дефицит топлива в нефтедобывающей стране. Высокие уровни нефтедобычи не помогут, ведь бензина от этого больше не станет, т.к. сырая нефть не потребляется.

Проблема встала в полный рост. Необходима срочная государственная программа модернизации НПЗ. Модернизация НПЗ одной компании, например,



ЛУКОЙла проблему не решит, поскольку он контролирует только 20% рынка, а требуется развитие всего сектора.

Российская ситуация не оригинальна. Мировой рынок топлива всегда развивался циклами. В последнее десятилетие во всех странах с высоким уровнем автомобилизации цикл спроса на низкие марки бензина сменился циклом спроса на высокие марки. Люди начали ценить окружающую среду и

свое здоровье. НПЗ вдруг стали прибыльными и цена их акций на фондовых рынках резко выросла. Это вызвало бурное строительство НПЗ и создало перепроизводство бензина, которое стало притормаживать рост цен, стабилизируя их на уровне справедливого равновесия.

Сегодня для снижения остроты дефицита моторного топлива в России возможны два варианта решений. (См. **Таблицу 58**)

Таблица 58 Два варианта решения нарастающих проблем дефицита моторного топлива в России

Вариант 1 Модернизация НПЗ	Вариант 2 Дизелизация
<p>Модернизация одного НПЗ построенного в советский период, требует \$1.5 млрд.</p> <p>С учетом будущего дефицита моторных топлив, в России обозначается потребность в инвестициях в объеме \$10-15 млрд. на реконструкцию всей отрасли нефтепереработки.</p>	<p>Россия экспортирует большое количество дизельного топлива, которое есть в избытке. За рубеж это топливо экспортируется как печное топливо из-за несоответствия европейским требованиям к качеству моторного топлива. Этот альтернативный нефтепродукт мог бы покрыть будущий дефицит моторного топлива, но для этого необходимо соответствующее стимулирование его потребления.</p> <p>Акцизы и налоги – инструменты рыночной надстройки и манипуляция ими - позволяет создавать необходимое стимулирование и предотвращать топливные кризисы.</p> <p>Сегодня дизельные автомобили в России стоят дороже, чем бензиновые. Должно стать наоборот. Нужно повторить тот путь, который проделала Европа в 70-80е в период нефтяного кризиса, когда были введены пониженные акцизы на дизель и пониженные налоги на владельцев дизельных автомобилей. В результате потребление дизельного топлива в Европе возросло, спрос на бензин понизился, и кризис был ликвидирован.</p>
Ожидаемый эффект	
<p>Если советские НПЗ будут модернизированы, то в России будет перерабатываться не 200 млн т нефти как сейчас, а только 160, поскольку увеличится глубина переработки - до 90%.</p> <p>Сократится выход побочного низкокачественного продукта - мазута.</p> <p>Снизится негативное воздействие низкокачественного топлива на окружающую среду</p>	<p>Выход дизельного топлива из тонны нефти больше, условия его производства и очистки - проще.</p> <p><u>Пример:</u> ЛУКОЙл запустил в Перми единственный НПЗ по производству экологически чистого дизельного топлива (содержание серы в 40 раз меньше, чем в стандартном российском дизеле). Стоимость проекта – свыше \$1 млрд. Однако в России на это топливо не оказалось спроса, поскольку ограничения на использование топлива с высоким содержанием серы отсутствуют, хотя качество воздуха в крупных городах свидетельствует, что такие ограничения необходимы.</p> <p>Отсутствие спроса на экологически чистое дизельное топливо вынудило компанию приобрести сеть АЗС Teboil в Финляндии, чтобы иметь рынок сбыта там, где законодательство требует минимизации негативного воздействия дорожного движения на окружающую среду и здоровье за счет более высоких стандартов моторного топлива.</p>

Вывод: Отсутствие механизмов регулирования приводит к тому, что продавцам выгоднее продавать А-80 бензин, на который акцизы ниже, чем А-95 или А-98 на которые акцизы выше. Этим государство демонстрирует безразличие, как к техническому прогрессу, так и к состоянию окружающей среды и здоровью населения. Безразличное отношение к окружающей среде и отсутствие законодательных инструментов для стимулирования потребления более чистого топлива приводит к тому, что экологически-чистое топливо экспортируется, а стремительно растущий уровень автомобилизации ухудшает состояние окружающей среды в российских городах, оказывая негативное воздействие на здоровье населения.

Вывод: Российские нефтяники впервые стали экспортировать не только нефть

(естественное природное преимущество), но и нефтяной бизнес – настоящее конкурентное преимущество, т.е. ЛУКОЙл становится не просто экспортером нефти, а транснациональной нефтяной компанией. Основных признаков такой компании три:

- 1 Продажа продуктов на международном рынке,
- 2 Производство качественных продуктов из добываемой нефти,
- 3 Добыча нефти и геологоразведка в любых регионах мира.

Если ЛУКОЙл становится транснациональной компанией, то это означает, что через 10-15 лет больше половины бизнеса компании и ее инвестиций будет осуществляться вне России, а качественный продукт, производимый в России,



будет потребляться за ее пределами. В то же время российское население будет испытывать острый дефицит топлива. В данном случае речь идет не об отсутствии патриотизма у российских нефтяников, а об отсутствии государственной политики в нефтеперерабатывающей отрасли, в области охраны окружающей среды и здоровья населения, а также, о пассивности организаций экологической направленности и гражданского общества.

Сегодня перспективы по улучшению ситуации на рынке моторного топлива и по улучшению окружающей среды в российских городах остается возлагать не столько на действия российских властей, сколько на действия международного автопрома. Постоянное повышение стандартов автомобильных двигателей, ориентация их на все более качественное топливо – Евро-3, Евро-4 и т.д. и появление все большего количества этих автомобилей на российском рынке, повысит спрос на качественное топливо, что послужит стимулом для инвестиций в модернизацию мощностей и технологий нефтепереработки.

Причина 2 Главная реальность современности – времена дешевой нефти и дешевого газа прошли. В 60е годы дешевизна бензина привела к тому, что автомобиль стал основным средством передвижения в экономически развитых странах. Рост парка автомобилей требовал расширения сети дорог, что в свою очередь, вело к дальнейшему росту численности автомобилей и росту спроса на нефть.

Последние 25 лет нефтяной рынок находился в состоянии равновесия между спросом и предложением, несмотря на напряженность на Ближнем Востоке. Объемы производства и потребления нефти в мире находились в состоянии баланса, рост потребления составлял средним на 1-4% в год.

Основная причина прироста спроса на нефть является общей для всего человечества – это рост транспортной деятельности как следствие: глобализации схем производства и распределения продукции, роста объемов мировой торговли. Наибольшая доля нефти используется как топливо на транспорте.

На повышение цен на нефть человечество ответит повышением экономичности транспортных средств и разработкой альтернативных видов топлива. Но их масштабное распространение потребует продолжительного времени и, поэтому, в обозримом будущем рассчитывать на это нельзя. Нефть еще долго сохранит свое ключевое значение.

Экономический рост требует доступного и легко транспортируемого топлива. Пока этим требованиям удовлетворяют только нефтепродукты и спрос на них на развитых рынках Америки, Европы и Азии будет расти в среднем примерно на 0.5% ежегодно. На новых рынках Азии спрос будет расти быстрее и для Китая он ожидается - 4% ежегодно. К 2030г Китай будет потреблять 14% мировой нефтедобычи, что в 2 раза больше, чем сейчас.

Таблица 59 Причины роста мировых цен на нефть в долгосрочной перспективе



Поскольку спрос на нефтепродукты растет, в основном, из-за транспорта, использующего легкие нефтепродукты, то опережающим является спрос на легкие и чистые нефтепродукты. Однако состав добываемой нефти остается все тем же. Поэтому, дефицит легких нефтепродуктов обостряется, а цены на них растут опережающими темпами.

Существует два варианта улучшения ситуации на рынке нефтепродуктов:

1. **Модернизация НПЗ.** Существующие НПЗ должны перейти на технологии, увеличивающие выход легких фракций, наиболее востребованных потребителем. Сложности: Существующие НПЗ ориентированы на определенный тип сырой нефти. После того как нефть из привычного источника иссякает, то простая замена ее нефтью из другого месторождения не всегда технологически возможна. НПЗ – сложные и технологичные предприятия, на модернизацию которых требуется не менее 5-6 лет и миллиарды долларов. Чтобы модернизация была экономически выгодной, необходимы гарантии достаточно длительного периода работы на сырье из одного месторождения.
2. **Развитие межрегиональной торговли нефтепродуктами вместо торговли сырой нефтью.** Традиционная схема – нефть экспортируется в сыром виде и перерабатывается на НПЗ, расположенных рядом с рынком сбыта. Сегодня становится все выгоднее строить НПЗ на месте добычи. Такая схема потребует перестройки транспортной инфраструктуры для обслуживания рынка углеводородов. Вместо нефтеналивных танкеров потребуются танкеры для перевозки самих нефтепродуктов. Переход на переработку на месте добычи может стабилизировать глобальный рынок нефти, который сегодня страдает от межрегиональных дисбалансов, когда регионы с избытком сырой нефти ощущают нехватку нефтепродуктов. Переработка на месте может решить эту проблему, и готовые нефтепродукты будут напрямую направляться туда, где на них есть спрос. Эта тенденция создает возможности:
 - для нефтедобывающих стран увеличить долю добавленной стоимости в каждом экспортируемом барреле нефтепродуктов;
 - оптимизировать транспортные схемы (избегая двойных перевозок: 1)сырой нефти из района добычи – к производителю нефтепродуктов; 2)нефтепродуктов – обратно к потребителям в район добычи).

Причины роста мировых цен на моторное топливо в долгосрочной перспективе приведены в **Таблице 59**.

№	Фактор роста цен на нефть	Характеристика
1	Превышение мировых объемов извлекаемой нефти над приростом разведанных ресурсов	В какой-то период дисбаланс разведки и добычи нефти придется устранять и вкладывать дополнительные средства в разведку. Рост инвестиций неизбежно повысит цену нефти.
2	Обеспечение прироста поступления нефти на рынки за счет более широкого применения современных и дорогостоящих технологий добычи	Подавляющая часть выявленных нефтяных ресурсов расположена на глубине менее 3-х км. По мере выработки месторождений извлечение нефти будет требовать все больших усилий и средств. Добыча с суши будет перемещаться на морской шельф. Добыча на шельфе более затратна, чем на суше. Это неизбежно отразится на цене нефти.
3	Рост стоимости оборудования по добыче нефти	При морской добыче нефти только 15% платформ могут работать на глубинах более 1 км. Новые вновь заказываемые платформы предназначены для работы на больших глубинах. Усложнение оборудования означает его удорожание, что соответственно, повышает себестоимость добываемой нефти.
4	Отсутствие адекватной альтернативы нефти как универсальному энергоносителю	Альтернативной замены нефти как топливу пока нет. Рост стоимости бензина приводит к падению перевозок, снижению экономической активности и инфляции. Человечество находится в зависимости от нефти. Бензин и керосин сформировали привычный облик цивилизации, придав ей ту мобильность, без которой немислимо представление о современном образе жизни. Поскольку современный человек не сможет от этого отказаться, то ему придется платить все большую цену за поддержание привычного образа жизни.
5	Рост потребления нефти	Если в 2005г мировой спрос на нефть составил 84.7 млн баррелей в сутки, то в 2007г суточный спрос составит уже 86.2 млн. баррелей. Стоимость нефти сегодня, и в ближайшее время, будет высокой. Прогноз на 2007г – \$66-70 за баррель. Прогнозируется удвоение мирового потребления энергии уже к 2035г, а к концу 21в – минимум утроение. Потребление вырастет, главным образом, за счет роста экономик Китая, Индии и других развивающихся стран.
6	Снижение объема добычи нефти	Меньше чем через 10 лет ожидается снижение объема добычи, а то, что будет добываться, будет не в состоянии обеспечить растущий спрос. Доля России в доказанных мировых ресурсах нефти всего 5%, причем при росте добычи в последние годы, прирост разведанных запасов с начала 90х практически равен 0. Есть надежда на открытие новых месторождений, но их разведка, обустройство и освоение в российских условиях потребует многолетних усилий и колоссальных инвестиций.

В 2006г нефть подорожала до уровня, угрожающего стабильности экономики США. Замедление темпов роста экономики США не самая приятная новость для нефтяных экспортеров, в том числе, для России. США – крупнейший импортер нефти и промышленных товаров из Китая и Японии – импортеров нефти №2 и №3 соответственно. Если американские потребители сократят потребление бензина и товаров из Китая, то глобальный спрос на нефть, а соответственно, мировые цены на нефть снизятся.

Выводы:

Основа экономики России – экспорт углеводородов. Национальный бюджет зависит от цен на нефть. Чем выше спрос на нефть, тем выше цены, тем больше доходная часть российского бюджета. Поэтому, Россия жизненно заинтересована в том, чтобы экономика США процветала, и ее спрос на нефть был стабилен. Это пример взаимозависимости экономик в эпоху глобализации.

Ситуация в нефтяной отрасли имеет самое непосредственное влияние на функционирование транспортного сектора.

Мировой опыт показывает: если государство стимулирует потребление более качественных и экологически чистых видов топлива, то качественное топливо должно стоить дешевле некачественного. Выгода очевидна, так как качественное топливо позволит потом экономить на здравоохранении. Это принцип цивилизованного регулирования и он действует в странах ЕС. Рост стоимости моторного топлива может существенно повысить стоимость автодорожных перевозок, снижая их привлекательность для грузоотправителя. Рост цен на моторное топливо заставляет искать другие способы снижения транспортных затрат. Самый результативный способ - пересмотр логистических схем. Грузоотправитель начинает использовать другие виды транспорта, не такие удобные как автодорожные, но более экономичные. Все чаще конкурентом автодорожному транспорту становится внутренний водный транспорт как более экономичный.



2. Тенденции развития парка грузовых автотранспортных средств и сервиса

Формирование парка грузовых автотранспортных средств

За постсоветский период в сегменте автодорожных перевозок рынок полностью изменил:

- грузовую базу,
- технические и экономические требования,

- структуру спроса на грузовые транспортные средства.

Тенденции развития рынка грузовых перевозок по автомобильным дорогам на Северо-Западе динамичнее и заметнее, чем в глубинных районах России. Это определяется вовлеченностью автотранспортного бизнеса в международные перевозки, что требует более высокой технологической культуры, чем при внутренних перевозках. (См.Таблицу 60)

Тенденции 60 Развитие рынка грузовых автодорожных перевозок на Северо-Западе России

Тенденции	Причины формирования тенденций
1. Общая динамика формирования российского парка грузовиков из импортных транспортных средств	<p>Наметившаяся в 2003г тенденция роста производства российских грузовиков не получила развития. За редким исключением, производители оказались не готовы предложить автомобили нужной номенклатуры и требуемого качества. Грузовики дорожали на 10-12% в год, и это привело к тому, что с учетом соотношения цена/качество подержанный иностранный грузовик стал более выгодным приобретением, чем новый отечественный.</p> <p>Поскольку ставки таможенных пошлин на ввоз юридическими лицами подержанных грузовиков составляли, в среднем, 5-15% от стоимости, то перевозчики имели возможность обновлять парк подержанными иномарками по приемлемым ценам. Государство, пытаясь защитить отечественного производителя, ввело с 2005г заградительные пошлины на грузовики старше 7 лет. Однако это практически не повлияло на российских международных автоперевозчиков, поскольку они используют более «молодые» машины.</p>
2. Изменение структуры парка в пользу малотоннажных и тяжелых грузовиков	<p>По грузоподъемности автомобили принято делить на:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ малотоннажные (до 5т), ▪ среднетоннажные (до 8т) ▪ тяжелые (свыше 8т). ▪ тяжелые магистральные тягачи (свыше 16т). <p>В рыночной экономике большие товарные запасы за редким исключением - нонсенс. Склады заменяются ритмичной транспортировкой небольших партий. Грузы хранятся в пути.</p> <p>Ежегодный рост объемов грузовых перевозок автотранспортом - 5-8%, а на международных направлениях рост составляет 10-15%. В результате, за 10 последних лет парк грузовиков вырос, но его структура претерпела изменения:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ доля малотоннажных грузовиков увеличилась с 25 до 60%, ▪ доля среднетоннажных грузовиков, наоборот, сократилась с 70 до 10%, ▪ доля тяжелых грузовиков, возросла с 5 до 30%.
3. Интернационализация российского рынка грузовиков	<p>Зарубежные производители практически полностью заполнили спрос на магистральные тягачи в сегменте международных перевозок. Темпы роста продаж тяжелых грузовых иномарок приобретают сходство с темпами роста продаж новых легковых иномарок (50-60% в год).</p> <p>Рост объема продаж малотоннажных и среднетоннажных грузовиков - 13-15% в год за счет продаж автомобилей как российских, так и иностранных производителей.</p> <p>До последнего времени на российском рынке господствовал ГАЗ, доля которого в общей структуре производства российских грузовиков превышает 56%. Над улучшением технических характеристик активно работают ЗИЛ и УАЗ.</p> <p>Среди импорта самые массовые - малые коммерческие грузовики (грузоподъемность до 1.5 т), поставляемые дилерами Ford, Volkswagen, Renault, Citroen. Появились грузовики Кореи, Китая, Индии. В России расширяется сборка грузовых иномарок. Тенденция к дальнейшему росту парка малых грузовиков сохраняется.</p>
4. Усиление иностранных	Появление на Северо-Западе дилерских центров иностранных производителей Scania и Volvo определило самую высокую динамику



Тенденции	Причины формирования тенденций
производителей грузовиков на российском рынке	продаж именно этих грузовиков на российском рынке. Сегодня Volvo имеет в России самый большой парк – более 20 тыс грузовиков и 27 сервисных станций. Компания организовала сборку грузовиков в России. Активизируются также DaimlerChrysler, MAN, Iveco. Иностранцы производители применяют гибкие схемы оплаты и уже более 90% новых импортных грузовиков продаются по договорам лизинга, специалисты дилерских центров проходят подготовку, участвуют в выставках, имеют рекламную поддержку. Все это отсутствует при реализации российских грузовиков, и только 40% автомобилей КАМАЗ реализуется через лизинг.
4. Расширение объема грузовых автоперевозок	По данным Министерства транспорта РФ объем грузовых автоперевозок в России - около 500 млн т в год, и в ближайшие 5 лет он будет расти примерно на 1-1.5% в год. Грузовые перевозки – в основном, сфера деятельности малого и среднего бизнеса. Крупные компании выстраивают систему транспортной логистики на основе собственного автопарка. (См.гл 5.4 Специфика российского транспортного рынка)
5. Дефицит профессиональных водителей	Расширение рынка грузовых автоперевозок сдерживается нехваткой квалифицированных водителей и это одна из причин повышенного спроса на малые грузовики. Значительная масса водителей профессионалами не являются и имеют права категории «В», которых достаточно для управления малотоннажным грузовиком. Именно благодаря этому обстоятельству успех имеет ГАЗель. При отсутствии квалифицированных водителей и высоком риске аварий преимущество всегда остается за самыми дешевыми и простыми автомобилями.

Ситуация на рынке автосервиса

Автотранспортное предприятие (АТП), как основа отрасли автоперевозок времен СССР, было натуральным хозяйством, включая: службу перевозок, стоянку, ремзону, склад ГСМ. В рыночных условиях АТП оказались нежизнеспособны, их место быстро заняли компании, специализированные:

- на перевозках,
- на продаже,
- на сервисе для грузовых автомобилей.

Рынок изменил подход к техническому обслуживанию и ремонту: смысл грузовика – работать без простоев и поломок, максимально выполняя свою задачу. Основная идея транспортной компании - «зарабатывают крутящиеся колеса». Ремонт – убыток для транспортной компании.

Качественное обслуживание может обеспечить только специализированный сервис, что опровергает ошибочное мнение, что сервис собственными силами обходится дешевле. Отвлечение ресурсов на непрофильную деятельность снижает рентабельность основной деятельности, а по качеству собственный сервис не в состоянии конкурировать со специализированным техническим центром, имеющим:

- современное технологическое оборудование,
- квалифицированных специалистов,
- налаженные каналы поставок запчастей.

Характерны тенденции рынке С-Петербурга, по следам которых идут другие

территории СЗФО. Дилерские станции и авторизованные сервисные центры становятся технологическими лидерами по обслуживанию грузовиков. На их работу ориентируются остальные игроки рынка грузового автосервиса:

- неавторизованные центры, но специализирующиеся на конкретных марках грузовиков,
- универсальные грузовые автосервисы, поддерживающие широкий спектр марок,
- компании, которые специализируются на отдельных видах работ (кузовной, агрегатный, ремонт топливной аппаратуры, покраска), к услугам которых обращаются также авторизованные сервисы.

Основные элементы высокого стандарта дилерского обслуживания:

- Технологические процессы, рекомендованные заводами-изготовителями,
- Соблюдение технических регламентов (периодичность и объем обслуживания, используемые оригинальные материалы и запчасти),
- Технология ремонта и специальный инструмент.

3. Сбалансированное развитие компонентов автодорожного сектора в рамках региональных и муниципальных программ

Как показывает российская практика: в настоящее время для устранения препятствий, сдерживающих развитие транспортно-логистического комплекса (ТЛК) на региональном уровне, целесообразна увязка ряда направлений в рамках программ по развитию автодорожного грузового транспорта. (См. **Таблицу 61**)

Таблица 61 Направления, включаемые в программы развития автодорожного грузового транспорта как компонента регионального ТЛК



Направления, включаемые в Программу	Цели и ожидаемый эффект	Прогнозируемые следствия
1. Укрупнение операторов ТЛК за счет интеграции компаний-экспедиторов и перевозчиков	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Сдерживание неконтролируемого роста тарифов на автоперевозки, ежегодно возникающих осенью-зимой в период закрытия внешнеторговых контрактов ▪ Укрупнение компаний означает объединение ресурсов и финансовых возможностей 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Повышение инвестиционного потенциала и активизация обновления грузового парка
2. Привлечение в регион дилерских центров производителей грузовых транспортных средств	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Обновление и качественное улучшение парка грузовиков перевозчиков через дилерские центры известных производителей ▪ Ускорение динамики продаж за счет распространения гибких схем оплаты (договоры лизинга), улучшение подготовки специалистов 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Улучшение качества подвижного состава ▪ Повышение квалификации кадров ▪ Развитие лизинговых схем и повышение доступности качественных грузовиков
3. Развитие сервисных центров производителей грузовых транспортных средств и прицепов	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Обеспечение нормальной эксплуатации подвижного состава транспортно-экспедиторских компаний (техобслуживание тягачей и прицепов к ним) в одном месте ▪ Повышение надежности исполнения условий контрактов экспедиторами, имеющими свой подвижной состав 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Наличие гарантии и сервиса ▪ Развитие сервисных центров ▪ Повышение качества услуг по гарантированным тарифам ▪ Снижение рисков грузоотправителей
4. Резервирование и инженерная подготовка площадок, прилегающих к направлениям магистралей, обслуживающих маршруты грузовых перевозок	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Повышается спрос на площадки под развитие комплексов для размещения терминально-складского хозяйства, стоянок автотранспорта транспортно-экспедиторских компаний, дилерских и сервисных центров 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Повышения необходимости в координации действий администраций региона и муниципальных образований ▪ Необходимость учета развития ТЛК при региональном планировании, разработке генпланов поселений и комплексных транспортных схем
5. Подготовка кадров как гарантия качества услуг	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Организация подготовки водителей, автомехаников, слесарей, повышение квалификации существующих кадров, в условиях кризиса старой системы профтехобразования ▪ Снижение остроты дефицита квалифицированных специалистов 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Повышение рисков ДТП, хищений и прочих негативных следствий человеческого фактора в отрасли, где концентрируются ответственность и потоки материальных ценностей (дорогостоящий подвижной состав, грузы)
6. Страхование автотранспортных средств, грузов	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Повышение уровня страхования грузов ▪ Прогноз - в следующее десятилетие рынок страхования будет устойчиво расти примерно на 6% в год 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Развитие рынка страхования и сюрвейерских услуг, как неотъемлемой части инфраструктуры международного транзитного маршрута

Вывод: При развитии ТЛК повышается необходимость системного решения задач в рамках программ при увязке с региональными планами, генеральными планами и комплексными транспортными схемами. Особенно остро вопрос касается землепользования, поскольку выстраивание оптимальных схем транспортировки требует оптимальной инфраструктуры, которая должна прилегать к маршрутам перемещения грузопотоков. Развитие сектора автодорожного транспорта требует вовлечения нескольких направлений деятельности: экспедиторских услуг, услуг дилерских центров, авторизованного автосервиса, подготовки кадров, страхования.

Сбалансированное развитие этих направлений, в сочетании с присущим автотранспорту сравнительным преимуществом – гибкостью, гарантирует качество автотранспортных услуг и их привлекательность для грузоотправителя. Оптимизация транспортных схем может несколько смягчить последствия роста издержек при автодорожных перевозках из-за объективной тенденции – роста цен на топливо.

4. Координация автодорожного транспорта с другими видами транспорта

Несколько лет назад большинство грузоотправителей выбирали схемы доставки



грузов из стран Европы в Россию через порты Финляндии, но не столько из экономических соображений, сколько для снижения рисков, обусловленных:

- Проблемами при пересечении границ (многокилометровые очереди на границах, непредсказуемость и сложность таможенных процедур),
- Низкой безопасностью движения на дорожных сетях стран Восточной Европы,
- Активностью криминала на дорогах стран Восточной Европы,
- Низким качеством дорог, отсутствием придорожного сервиса.

Затем морское плечо перевозок стало продляться уже до российских портов для еще большего сокращения автодорожного отрезка пути. Такая логистика обнаружила проблемы на стыке «морской/автодорожный транспорт», в частности, дефицит интермодальных контейнерных терминалов.

Несмотря на обновление парка, автодорожный транспорт имеет препятствия для повышения прибыльности при международных перевозках.

Причины:

- Ограничение пропускной способности пограничных переходов на границе Россия/Финляндия. По мнению автоперевозчиков проблема обусловлена, не нехваткой мощностей на границах, а устаревшими процедурами контроля и мировоззренческими установками пограничных служб;
- Снижение скорости сообщения из-за перегруженности дорог, особенно на оживленных магистральных трассах и при прохождении населенных пунктов, не имеющих объездных дорог для транзита;

Таблица 62 Сравнительные конкурентные преимущества автодорожного транспорта по сравнению с железнодорожным

Сравниваемые характеристики	Преимущества
Тариф	Поскольку тариф на автомобильные перевозки договорной, железная дорога явно проигрывает автотранспорту в ценовой гибкости и возможности удовлетворять особенности клиентов. Особенно конкуренция со стороны автотранспорта сильна на коротких и средних расстояниях (до 600 км).
Скорость доставки	Перевозка грузов автотранспортом во многих случаях выгоднее, чем железной дорогой не только из-за тарифов, но и из-за скорости доставки. Доставка грузов автомобилем исключает целый ряд операций, которые требуются при перевозке по железной дороге.
Контроль транспортировки	При автодорожных перевозках проще отслеживать груз и контролировать процесс транспортировки.
Состояние внутренних железнодорожных терминалов	Состояние многих внутренних железнодорожных терминалов и частые поломки изношенного оборудования приводят к тому, что контейнер длительное время находится на платформе в состоянии погрузки-разгрузки.
Взыскание убытков	Решение вопросов, связанных с компенсацией убытков из-за порчи или утраты груза при транспортировке на автотранспорте, гораздо проще и быстрее, чем на железнодорожном транспорте.

Вывод: Самый критический фактор, снижающий привлекательность автодорожного транспорта для международных сообщений – непроизводительное функционирование автомобильных пунктов пропуска на границах и дорожные пробки. Многокилометровые очереди на границе создают эффект «бутылочного горлышка» для транспортных потоков на международных

- Постоянный рост цен на топливо;
- Необходимость получения специального разрешения для грузовиков, стандартных для европейских дорог, но относимых к «негабариту» по российским правилам;
- Затруднение расширения попутных перевозок на международных маршрутах из-за крайне бюрократизированного регулирования в этой области.

Несмотря на все трудности и риски, связанные с автодорожными перевозками между Финляндией и Россией, большинство специалистов уверено, что для приграничных территорий Северо-Запада автотранспорт пока остается вне конкуренции. Эта уверенность основывается:

- на неразвитости инфраструктуры российских портов, медлительности портовых процедур;
- на преимуществах автодорожного транспорта по сравнению с железнодорожным.

Железнодорожный и автодорожный виды транспорта действуют в одном рыночном пространстве, осуществляя основные сухопутные перевозки контейнерных грузов, конкурируя за одну грузовую базу.

Преимущества автодорожного транспорта по сравнению с железнодорожным, приведены в **Таблице 62**.

торговых маршрутах и наносят огромный экономический ущерб. В 2006г потери российского бюджета от простоев транспорта составили 17 млрд.руб. Через границу Россия/Финляндия доставляется около 45% международных грузов, перевозимых автотранспортом РФ. В 2006г объем грузов вырос на 30%. В течение июля-сентября 2006г перевозчики Северо-Запада зарегистрировали



рекордные простои - по 1.1-1.2 тыс часов на грузовик, т.е. в среднем грузовики простаивали в пробках и очередях по 13 часов в день. Сложившаяся транспортная схема международных грузовых перевозок не позволяет справляться с растущими грузопотоками. Менее загруженное автодорожное направление Северного транспортного коридора становится вполне приемлемой альтернативой для обслуживания международных торговых сообщений.

5. Состояние и развитие сетей автомобильных дорог

Основными препятствиями для привлечения автодорожного сектора к реализации транзитного потенциала являются:

- Несоответствие несущей способности дорожных конструкций требованиям современных транспортных потоков,
- Высокая дорожная аварийность,
- Неразвитость придорожного сервиса.

Основная доля грузовых перевозок в странах ЕС осуществляется автотранспортом. Автодорожный транспорт активно обслуживает нарастающие контейнерные потоки. Стандартный контейнер требует мощного тягача, который в груженом состоянии имеет общую массу 38-44т, высоту 4.2м, а в случае использования прицепа, длина автопоезда может достигать 24м. Эти стандарты стали международными. Они приняты для проектирования дорог, обслуживающих международные сообщения. Параметры тяжелого груженого транспорта определяют технические и эксплуатационные характеристики дорожных сооружений: несущую способность дороги, габариты искусственных сооружений, радиусы поворотов трассы дороги, параметры примыканий и пересечений, размеры стоянок и т.д.

Российские автомобильные дороги рассчитаны на максимальные нагрузки 6-10 т на ось, и когда-то грузовики, производимые советским автопромом, отвечали именно этим требованиям. Сегодня даже КАМАЗы, производимые в России, ориентированы на загрузку по повышенным европейским стандартам для снижения себестоимости грузовых перевозок.

Объемы продаж грузовиков иностранного производства в России нарастают. Увеличивается как тяжесть грузового транспорта, так и их доля в составе дорожных потоков. Под тяжестью интенсивных грузовых перевозок российские дороги разрушаются быстрее, а поддержание дорог в приемлемом эксплуатационном состоянии требует все больше и больше бюджетных средств. Государственная политика в дорожной отрасли в последние годы, наоборот, была направлена на сокращение объемов финансирования дорожных нужд.

Поэтому плачевное состояние существующих дорог – результат двух составляющих:

- Эксплуатации дорог за пределами их технических возможностей,
- Хронического недофинансирования дорожных работ, «недоремонта» и критического снижения эксплуатационных качеств дорог, что вызывает

рост транспортных издержек. Отсутствие должного содержания оказало особенно негативное влияние на экономику периферийных северных территорий, снижая конкурентоспособность местных производителей и качество жизни населения.

В настоящее время мерами для противостояния разрушению дорог на международных направлениях являются:

- Выдача специальных «негабаритных» разрешений для пропуска автотранспорта европейского стандарта. Оформление разрешения требует около 2 недель. Только недавно АСМАП начала прорабатывать возможность упрощенного оформления этих разрешений для типовых автопоездов на основных маршрутах. В случае упрощенной схемы, управление перевозками сможет быть более оперативным, однако этот порядок будет действовать только в Москве, Московской области и в С-Петербурге.
- Обустройство пунктов взвешивания тяжелого автотранспорта для определения компенсации «разрушающего эффекта» от проезда тяжелого грузового транспорта.

Безусловно, никакой компенсации разрушения подобные мероприятия не обеспечивают, но создают помехи для плавного перемещения транспортных потоков и задержки, опять же негативно сказывающиеся на себестоимости перевозок. Вреда от таких сборов, при сравнении «за» и «против» в контексте всей экономики, намного больше, чем пользы.

Для решения дорожной проблемы необходимо:

1. Привести российские стандарты проектирования к международным стандартам, и усилить автомобильные дороги до несущей способности 11.5т на ось, для начала, хотя бы на направлениях международных транспортных коридоров;
2. Принять политическое решение о финансировании дорожных нужд в приоритетном порядке. Сложно предпринять действия, оказывающие больший подрыв национальной экономики по разрушающим последствиям, чем пренебрежение дорожным содержанием (учитывая прямой, стимулирующий и каталитический эффект от транспортной инфраструктуры) – См. Табл.4, Гл.2.5 **Эффект для Сообщества от развития транспортных коридоров.**

Реализовать миссию транспортного моста между Европой и Азией невозможно, если не довести несущую способность моста до величин несущей способности подходов к мосту, как с запада, так и с востока.

Выводы:



Только качественное улучшение российских дорог позволит сдерживать рост эксплуатационных расходов перевозчиков, повысит степень вовлеченности автодорожного транспорта в мультимодальные транспортные цепочки, вливая в услуги транспортного сектора на направлении Северного транспортного коридора преимущества автодорожного транспорта – гибкость, независимость от сезонов и расписаний, способность обслуживать перевозки от двери до двери. Рост объемов дорожного движения на направлении Коридора, в свою очередь, создаст импульс для развития придорожного сервиса.

В последние годы, несмотря на финансовые ограничения, территории Баренц Региона реализовали ряд проектов, нацеленных на улучшение связей соседних территориальных дорожных сетей для обеспечения сообщений запад-восток. Для экономик удаленных территорий Баренц Региона автомобильные дороги представляют огромную важность, обеспечивая нужды экономического и социального развития, повышая качество жизни населения.

Баренц Регион: Территориальные сети автомобильных дорог
Мурманская область: Автодорожное направление Коридора

Таблица 63 Мурманская область: Участки автодорог, имеющие связь с автодорожным направлением Северного транспортного коридора

№ на схеме	Участки автомобильных дорог	Административное значение	Категория дороги	Протяженность, км	Тип покрытия	Интенсивность (АДТ), авт/сут, % грузовых ТС	Придорожный сервис (гостиницы и АЗС)	Ограничение скорости, км/ч	Наличие мобильной связи
Участки, обслуживающие транспортные потоки от границы Мурманской области с Финляндией и Норвегией до федеральной а/д М-18 «Кола»									
2	Кола – Верхнетуломский – КПП «Лотта» со съездами в п. Верхнее-Туломский (а/д «Лотта»)	региональная	III, IV, V	232,05	ч/щ (198,18 км), гравий (33,87 км)	530 / 25%	гостиница (п.Верхнетуломский) / 3 АЗС	40 км/час на 6-12 км (опасные повороты), 30 км/час (перед постом, км 130)	км 0 - км 85
3	Кандалакша – Алакуртти – КПП «Сала» (а/д «Салла»)	региональная	IV	166,07	а/б (89,54 км), ч/щ (31,83 км), гравий (44,7км)	440 / 30%	гостиница (с.Алакуртти) / 2 АЗС	30 км/час (перед погранпостами на км 92 и км 154)	км 0 - км 40, км 60 - км 130
4	Никель – Приречный – а/д «Лотта»	региональная	III, IV	83,03	ч/щ (38,03 км), гравий (45 км)	550 / 60%	гостиница и АЗС в п.Никель	Реконструкция 0-20 км, ограничение до 40 км/час	км 0 - км 10

Всего протяженность коллекторных автодорог регионального значения по территории Мурманской области – 481,15 км в том числе: асфальтобетон – 89,54 км, чёрный щебень – 268,04 км, гравий – 123,57 км.

Приоритетным направлением для автодорожных перевозок в Мурманской области традиционно считалось направление север-юг, которое проходит по федеральной автомобильной дороге М-18 «Кола» (Е 105). Это единственная автодорога, обеспечивающая выход Мурманской области на Северный

автодорожный коридор. На юге область (км 1068) граничит с Карелией, на севере (км 1592) – с Норвегией (МАПП «Борисоглебск» - единственный пограничный переход между Россией и Норвегией). С 2004г участок федеральной автодороги М-18 «Кола», проходящий по территории Мурманской области, включая подъезд к г. Мурманску (всего - 537,4 км), перешел в



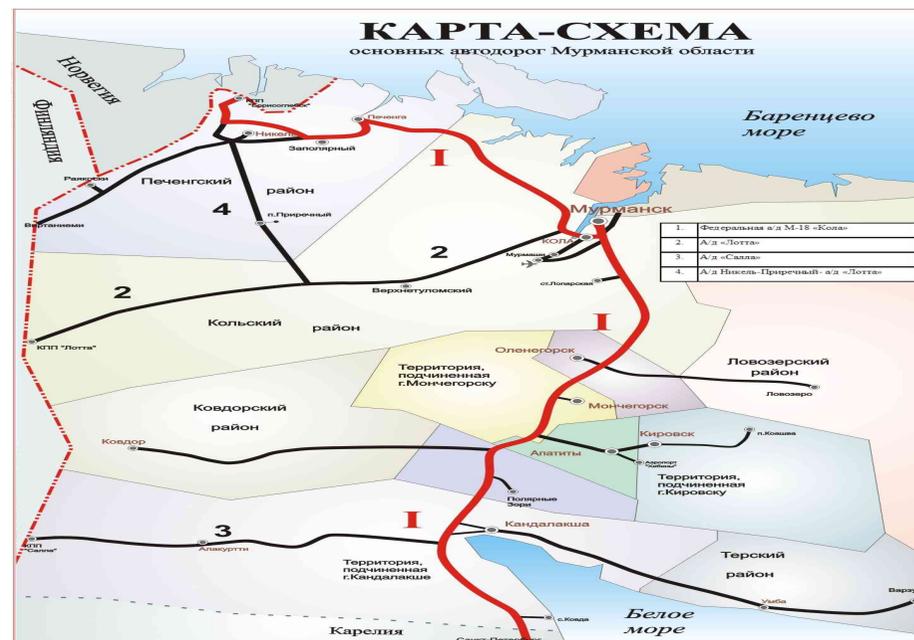
подчинение федеральному органу управления - Упрдор «Кола» (г. Петрозаводск).

В настоящее время дорожная администрация области «Мурманскавтодор» считает приоритетами завершение реконструкции территориальных автодорог:

- Кола – Верхнетуломский – КПП «Лотта» (а/д «Лотта»),
- Кандалакша – Алакуртти – КПП «Салла» (а/д «Салла»),
- Никель – Приречный – а/д «Лотта»,

Перечисленные дороги обеспечивают устойчивую связь Мурманской области с Финляндией и Норвегией. Все эти дороги имеют прямое сообщение с федеральной автодорогой М-18 «Кола» (см. **Таблицу 61** и **Схему 12**).

Схема 12 Схема основных автодорог Мурманской области



Республика Карелия: Автодорожное направление Коридора

Таблица 64 Республика Карелия: Участки автодорог, формирующие автодорожное направление Северного транспортного коридора

№ на схеме	Участки автомобильных дорог	Административное значение	Категория дороги	Протяженность, км	Тип покрытия	Интенсивность (ADT), авт/сут, % грузовых ТС	Придорожный сервис (гостиницы и АЗС)	Ограничение скорости, км/ч	Наличие мобильной связи
Артериальные участки, Северный вариант									
1	Граница (Варгиус-Люття) – Костомукша – Ледозеро – Тикша – Кочкома	региональная	III, IV	232,5	а/б	897	4 АЗС, 1 гост.	40	Есть
2	Кочкома – Медвежьегорск	федеральная	III	134,0	а/б	>1000	2 АЗС, 1 гост.	40	Есть
3	Медвежьегорск – Пудож	региональная	III, IV	197,0	а/б	1005	3 АЗС, 2 гост.	40	Есть
4	Пудож – Граница Архангельской области	региональная	III, IV	86,3	а/б, щ.	602	1 АЗС	40	Есть
Артериальные участки, Южный вариант									
5	Граница РФ (Сювяоро – Париккала) – Ихала	региональная	IV, V	28,0	Щ.	150	-	40	Есть
6	Ихала – Сортавала	региональная	IV	55,5	а/б	899	2 АЗС, 2 гост.	40	Есть
7	Сортавала – Койриноя	региональная	IV	46,6	а/б	890	1 АЗС, 1 гост.	30	Есть
8	Койриноя – Леметти	региональная	V	3,9	а/б	880	-	30	Есть
9	Леметти – Пряжа	региональная	III, IV	142,2	а/б	843	1 АЗС, 1 гост.	40	Есть
10	Пряжа – Медвежьегорск	федеральная	II, III	199,0	а/б	>1500	6 АЗС, 2 гост.	40	Есть



№ на схеме	Участки автомобильных дорог	Административное значение	Категория дороги	Протяженность, км	Тип покрытия	Интенсивность (ADT), авт/сут, % грузовых ТС	Придорожный сервис (гостиницы и АЗС)	Ограничение скорости, км/ч	Наличие мобильной связи
	Коллекторные участки								
11	Граница Ленинградской области – Ихала	региональная	IV, V	52,6	а/б, щ.		-	40	Есть
12	Вяртсиля – Сортавала	региональная	IV	53,2	а/б	998	2 АЗС, 2 гост.	40	Есть
13	Олонек – Койриноя	региональная	III, IV	146,4	а/б	632	5 АЗС, 4 гост.	40	Есть
14	Суоярви – Леметти	региональная	IV, V	83,0	а/б, щ.	250	2 АЗС	40	Есть
15	Суоярви – Петрозаводск	региональная	II, III, IV, V	118,56	а/б	800	4 АЗС, 3 гост.	40	Есть
16	Граница Вологодской области – Петрозаводск	региональная	II, III, IV	103,1	а/б, щ.	900	3 АЗС, 2 гост.	40	Есть
17	Граница Вологодской области – Пудож	региональная	III, IV	43,5	а/б	400	1 АЗС, 1 гост.	40	Есть
18	Граница – Тикша	региональная	IV, V	200,0	а/б, щ.	250	-	30	Есть
19	Подъезд к Сегеже	региональная	IV	10,7	а/б	600	2 АЗС, 2 гост.	40	Есть
20	Граница Мурманской области – Кочкома	федеральная	II, III	317,9	а/б	>1000	4 АЗС, 1 гост.	40	Есть
21	Кортесалми – Лоухи	региональная	IV, V	166,0	а/б, щ.	350	2 АЗС, 2 гост.	40	Есть
22	Граница - Войница - Калевала - Кемь	региональная	III, IV, V	258,9	а/б, щ.	300	1 АЗС, 3 гост.	40	Есть

В таблицу включены два варианта в качестве альтернатив артериального автодорожного направления Коридора:

- Северный вариант: Кочкома – Тикша – Костомукша – Граница (Люття – Вартиус)
- Южный вариант: Пудож – Петрозаводск – Граница (Сувяоро – Париккала).

Общая длина участков прохождения Коридора по территории Республики:

- Северный вариант – 366,5 км, в том числе: федеральных дорог – 134 км, асфальтобетонных – 366,5 км (100 %)
- Южный Вариант – 475,2 км, в том числе: федеральных дорог – 199,0 км, асфальтобетонных – 447,2 км (94 %)

*) Мобильная телефонная связь на автодорожном направлении Коридора (Северный вариант) покрывает трассы федеральной дороги, а/д Медвежьегорск-Пудож на всем протяжении, а/д Пудож-Граница Архангельской области (кроме участка от границы с Архангельской области до населенного пункта Водла), а/д граница (Вартиус-Люття) – Костомукша – Ледозеро – Тикша – Кочкома (кроме участка на границе Сегежского и Муезерского районов).

Мобильная телефонная связь на автодорожном направлении Коридора (Южный вариант) покрывает трассу федеральной дороги, и трассы региональных дорог, входящих в Коридор, кроме участка а/д Пряжа-Леметти, проходящего в Суоярвском районе Республики.

Схема 13 Республика Карелия: Схема основных автодорог

Перспективным участком артериального направления Коридора является

строящаяся а/д Архангельск - Онега - Кочкома (307 км), которая обеспечит

северную связь между дорожными сетями Карелии и Архангельской области.





Архангельская область: Автодорожное направление Коридора

Таблица 65 Архангельская область: Участки автодорог, формирующие артериальное направление Коридора

№ на схеме	Участки автомобильных дорог	Административное значение	Категория дорог	Протяженность, км	Тип покрытия	Интенсивность (АДТ), авт/сут, % грузовых ТС	Придорожный сервис (гостиницы и АЗС)	Ограничение скорости, км/ч	Наличие мобильной связи
Артериальные участки									
1	Граница Республики Карелия – Каргополь – Няндама – Долматово	региональное	III, IV	286,1	а/б- 246,7км, гравий -39,4км	916 / 47%	3 гостиницы / 4 АЗС	60 км/ч (нас. пункты)	
2	Долматово - Усть-Вага	федеральное	III, IV	148	а/б	1023 / 58%	Отсутствуют / 4 АЗС	60 км/ч (нас. пункты)	
3	Усть-Вага – Ядриха (до развилки на г. Котлас)	региональное	III, IV	297,9	а/б- 211,3 км, гравий-86,6 км	956 / 39%	1 гостиница / 5 АЗС	60 км/ч (нас. пункты)	
	Подъезд к г.Котлас	региональное	II	6,946	а/б	4024 / 33%	Отсутствуют	60 км/ч (нас.пункты)	
4	Котлас – Коряжма – Вилель – Ильинско-Подомское – граница Республики Коми	региональное (145км), муниципальное (16,4 км)	III, IV	161,4	а/б-148 км гравий-13.4 км	2870 / 44%	2 гостиницы / 4 АЗС	60 км/ч (нас. пункты) 20 км/ч (км 36, г.Коряжма)	
Коллекторные участки									



№ на схеме	Участки автомобильных дорог	Административное значение	Категория дорог	Протяженность, км	Тип покрытия	Интенсивность (ADT), авт/сут, % грузовых ТС	Придорожный сервис (гостиницы и АЗС)	Ограничение скорости, км/ч	Наличие мобильной связи
5	Брин-Наволок – Обозерский – Плесецк – Коневое – Каргополь	региональное	III, IV	346	а/б-219,4 км гравий-126,6 км	1166 / 40%	2 гостиницы / 4 АЗС	60 км/ч (в населенных пунктах)	
6	гр. Вологодской области – Каргополь	региональное	III, IV	91,1	а/б-13,8 км гравий-77,3 км	743 / 10%	1 гостиница / 1 АЗС	40 км/ч (км 370, км424)	
7	Архангельск – Усть-Вага	федеральное	II, III, IV	289	а/б	1605 / 61%	1 гостиница / 7 АЗС	40 км/ч (Двинской Березник)	
8	Долматово – гр. Вологодской области	федеральное	III, IV	95	а/б	2047 / 32%	2 гостиницы / 3 АЗС	60 км/ч (населенные пункты)	
9	Гр. Вологодской области – Котлас	региональное	IV	25,2	а/б	3123 / 34%	1 гостиница / 1 АЗС	40 км/ч (км 475)	
10	Котлас – Сольвычегодск – Яренск	региональное	IV	211	а/б-38,2 км гравий-144 км грунт -28,8 км	451 / 41%	1 гостиница / 2 АЗС	60 км/ч (населенные пункты)	

Всего протяженность артериального дорожного направления по территории Области - 900,3 км, в том числе:

- федерального значения - 148 км, регионального и муниципального значения - 752,3 км,
- асфальтобетон - 760,9 км (84,5 %), гравий - 139,4 км.

Примечание:

- Протяженность автодорожного маршрута, включаемого в Коридор (с подъездом к Архангельску) – 1189,3 км.
 - Средняя доля грузового движения в структуре транспортного потока на направлении Коридора составляет от 33% до 61%
- *) Мобильная телефонная связь на автодорожном направлении Коридора имеется при движении по федеральной автодороге и в крупных населенных пунктах (Каргополь, Нянда, В.Тойма, Красноборск, Котлас, Коряжма, Ильинско-Подомское)

Приоритетным направлением для автодорожных перевозок в Архангельской области традиционно считалось направление север-юг. В последние годы политика развития дорог области уделяет большее внимание развитию дорожных связей направления запад-восток. Приоритеты - обеспечение связей областной дорожной сети с сетями дорог соседних территорий: республики Карелия с запада, и республики Коми с востока.

Первая связь с сетью автодорог республики Карелия была сдана в эксплуатацию в 1999г, вторая - с республикой Коми в 2005г. Перспективным участком, который обеспечит северную связь дорожных сетей Карелии и Архангельской области является строящаяся дорога Архангельск-Онега-Кочкома (307 км).

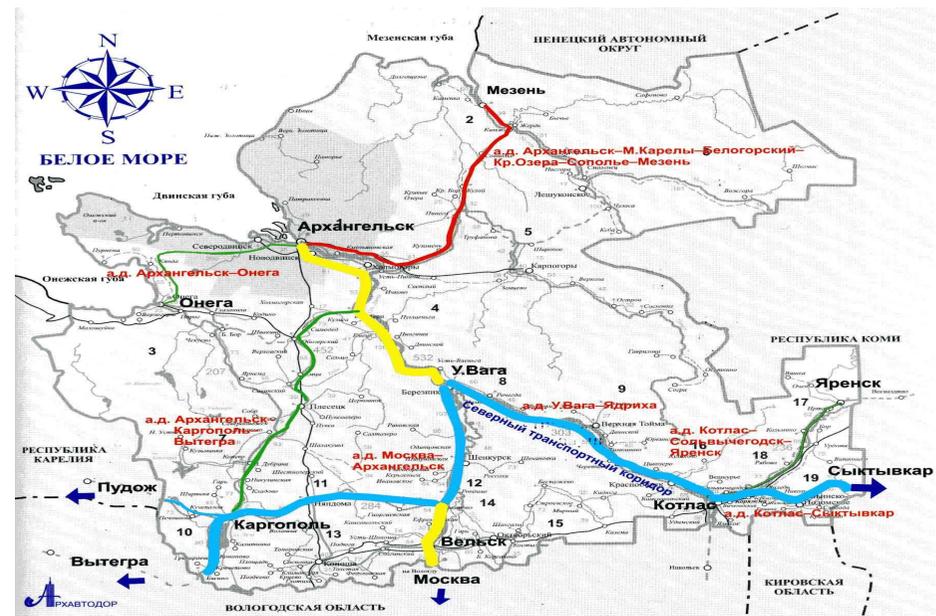


Схема 14 Архангельская область: Схема размещения артериальных и



коллекторных автодорожных связей в зоне тяготения Коридора



Республика Коми: Автодорожное направление Коридора
Традиционно, автодорожные перевозки в Республике осуществлялись, главным образом, в направлении север-юг. В последние годы транспортная

политика Республики более ориентирована на улучшение транспортных связей с соседними территориями на востоке и на западе, что отражает потребности экономики и населения Республики.

Таблица 66 Республика Коми: Участки автодорог, формирующие артериальное направление Коридора и коллекторные дороги

№ на схеме	Участки автомобильных дорог	Административное значение	Протяженность, км	Тип покрытия	Среднегодовая суточная интенсивность, авто/сут	Наличие придорожного сервиса (гостиницы и АЗС)	Наличие мобильной связи*
Артериальные участки							
1	Граница Архангельской области – Визиндор – Куратово	региональное	67	а/бетон	до 1500 / 74%		
2	Куратово – Сыктывкар («Вятка»)	федеральное	93	а/бетон	до 4600	2 гостиницы / 3 АЗС	
3	Сыктывкар – В.Максаковка – Веселовка - Граница Коми-Пермяцкого Автономного Округа	региональное	145	а/б 92.6км, отсутствует 52.4 км	до 1500		
Коллекторные участки							
4	Граница Кировской области – Летка – Куратово	федеральное	176	а/бетон	до 2500		
5	Граница Пермского края – В.Туруню – Кажым – Койгородок - Визинга	региональное	185.4	а/б 135.7км переходный 205км грунт 29.2км	1138 /48%	1 гостиница / 2 АЗС	
6	Нарьян-Мар (от границы НАО)– Усинск - Печора – (подъезд к г.Воркута и Салехард) - Ухта – Сыктывкар	территориальное	1407.0	а/б 478.1км) переодный 161.1 км	4206 / 31%	6 гостиниц / 15 АЗС	
7	Крутая – Пулза – У.Кулом – Сыктывкар	региональное	373.0	а/б 238км переходный 135.0км	11703/16%	1 гостиница / 8АЗС	

Общая протяженность автодорожного артериального направления по территории Республики -305 км

В том числе: федерального значения - 93 км
в т.ч.: асфальт - 252.6 км (83%), 52.4 км в стадии строительства или планируются к строительству (имеется проектно-сметная документация).

*) – Мобильная телефонная связь функционирует на участках федерального

значения и в крупных населенных пунктах.

Протяженность коллекторного участка Сыктывкар – Ухта – Печора – Усинск – Нарьян-Мар с подъездами к городам Воркута и Салехард – 1725 км, в том числе подъезд к г.Воркута – 450 км, подъезд к г.Салехард – 190 км. По территории Республики Коми – 1407 км. По территории НАО – 216 км. По территории ЯНАО–102 км.



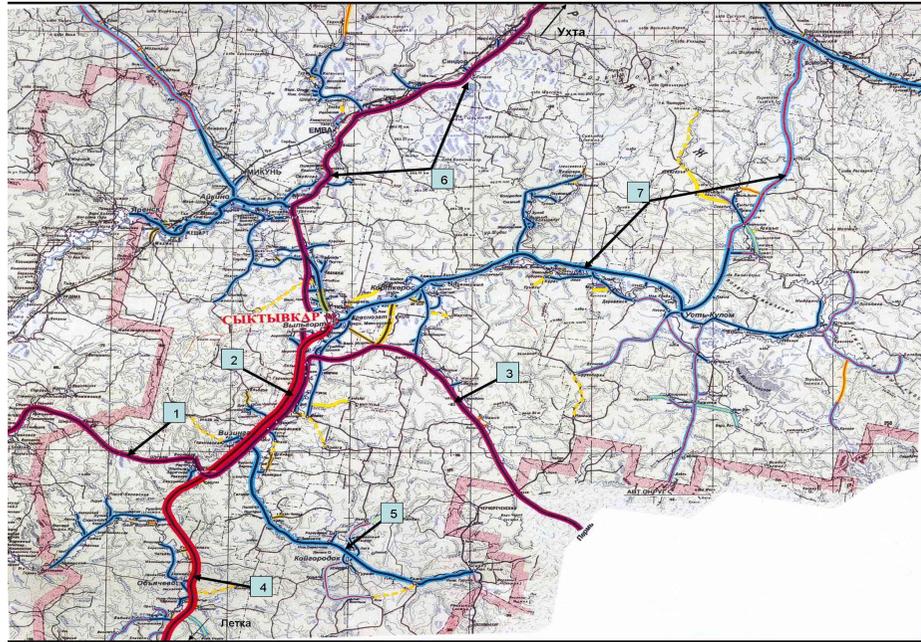


Схема 15 Республика Коми: Схема размещения артериальных и коллекторных автодорожных связей в зоне тяготения Коридора

5.5.4 Пограничные пункты пропуска

Министерством экономического развития и торговли заявлено о создании новой структуры - Федерального агентства по управлению пунктами пропуска на государственной границе. В настоящее время идет процесс паспортизации пунктов пропуска. Паспортизация позволит получить оценку состояния, технического оснащения и проблем пунктов пропуска. Плановое завершение паспортизации

конец 2006г. Финансирование работ осуществляется из федерального бюджета в рамках реализации ФЦП «Государственная граница РФ» (2003-2010гг). В 1 кв. 2007г Агентство должно принять на баланс основные пункты пропуска и приступить к работе по их совершенствованию. Типы пунктов пропуска, их состояние и предлагаемые направления повышения производительности приведены в **Таблице 67**.

Вывод: Налицо конфликт между Российской транспортной стратегией до 2020г, (декларирующей в качестве национальных стратегических целей обеспечение транзита между Европой и Азией и интеграцию в мировую экономику) и реальными действиями государственных служб.

Нет ничего странного в том, что транзит обходит российскую территорию стороной, а доля транспортной составляющей в составе цен на продукцию и услуги в России и других страна СНГ, имеет стабильную тенденцию к росту.

Причины:

- В отличие от тенденций снижения влияния «граничного эффекта» в Европе, между странами СНГ, наоборот, созданы новые границы и наблюдается усиление граничного эффекта, препятствующего плавному перемещению транспортных потоков и увеличивающего транспортные издержки. (См. **Гл. 5.5.3 Автодорожный транспорт**, п.4 Координация автодорожного транспорта с другими видами, Вывод);
- Рост транспортных тарифов (недостаток конкуренции на транспорте),
- Рост общих издержек на транспорте из-за задержек в пути, ущерба от дорожно-транспортных происшествий, увеличения эксплуатационных затрат транспортных средств из-за плохих дорог.





Таблица 67 Типы пунктов пропуска, их состояние и предлагаемые направления для повышения производительности границ

Тип пункта пропуска	Характеристики и деятельность по повышению производительности пунктов пропуска
Пункты пропуска в морских портах	<p>Пункты пропуска функционируют в 29 морских портах России, но из них только 6 отвечают требованиям. В остальных портах пункты пропуска работают по, так называемой, временной схеме. Это исключает круглосуточное таможенное оформление и сдерживает повышение производительности портов.</p> <p>Морской порт – точка межведомственного взаимодействия, где сталкиваются интересы транспортного бизнеса, а также, таможенной, пограничной и других служб, функционирующих на пунктах пропуска. Результатом слабой координации служб пунктов пропуска, находящихся в портах, становится задержка грузов. Для повышения эффективности межведомственного взаимодействия предлагается:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Создать Межведомственную комиссию по вопросам государственного регулирования деятельности портов, 2. Воссоздать Межведомственную комиссию РФ по вопросам реализации требований Международной морской организации. <p>Развитие портов сдерживается, прежде всего, несовершенством нормативно-правовой базы. Эту проблему должен решить закон «О морских портах», ожидаемый от правительства РФ. Кроме того, важно как можно быстрее разработать и принять закон о создании и функционировании международных портовых особых экономических зон.</p> <p>В результате реализации ФЦП «Государственная граница РФ» планируется обустроить и ввести в эксплуатацию 22 морских пункта пропуска, осуществить их обустройство и техническое оснащение.</p>
Пункты пропуска на приграничных железнодорожных станциях	<p>Одним из показателей работы приграничных станций является количество задержанных вагонов и время их простоя. В типовых схемах время простоя должно быть не более 4 часов. Нормы не выдерживаются и, в среднем, длительность простоя вагонов и контейнеров при таможенном досмотре составляет 3-5 суток. Рост количества задержанных вагонов в последнее время (2006) объясняется:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Усилением мер контроля, ▪ Несоответствием численности персонала таможенной и пограничных служб интенсивности движения поездов, особенно это сказывается, когда имеют место суточные и недельные колебания потока. В идеале должно быть полное взаимодействие ритма работы железной дороги и служб пункта пропуска. Досмотровые группы в большинстве случаев не работают в выходные и праздничные дни, и за эти дни на станциях скапливаются вагоны и контейнеры. По мнению железнодорожников, таможенные органы не используют систему управления рисками для сведения к минимуму досмотра и сокращения простоев с одновременным усилением контроля. ▪ Пограничные станции также могут быть недостаточно оснащены для досмотра, и прежде всего, средствами механизации погрузки-разгрузки, измерения массы и т.д. ▪ Медленная скорость обмена информацией между пограничными и внутренними таможенными при проверке сведений о задержанных вагонах. Длительность процедуры достигает 5-6 суток при нормативном лимите 3 суток. <p>Таким образом, основные направления сокращения простоя железнодорожного подвижного состава, пересекающего границу, сводятся к необходимости:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Обустройства приграничных станций в соответствии с современными требованиями, 2. Повышения взаимодействия железных дорог и служб пунктов пропуска.
Автомобильные пункты пропуска при пересечении границ по автомобильным дорогам. (На примере ситуации на российско-финской границе)	<p>Граница Россия/Финляндия – пропускает 45% от общего грузопотока международного назначения, перевозимого автотранспортом, т.е. речь идет об одном из самых важных для России транспортных коридоров, связывающих Россию с ЕС. На этой границе существуют серьезные препятствия, сдерживающие реализацию экономического потенциала сотрудничества России и ЕС. Проблемы создаются не только отсталой инфраструктурой российских пунктов пропуска или коррупцией таможенных органов. Гораздо более серьезным препятствием является мировоззренческий аспект:</p>



Тип пункта пропуска	Характеристики и деятельность по повышению производительности пунктов пропуска
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Главная цель европейской таможни состоит в обеспечении условий для законной торговли, на втором плане - борьба с незаконным импортом или экспортом. ▪ Российская таможня, наоборот, концентрирует внимание на выявлении нелегальной торговли, что задерживает все потоки на границе и наносит урон, многократно превышающий выгоды от сбора таможенных пошлин и выявленных нарушений. Основная причина дорогостоящего граничного эффекта – общее непонимание таможенниками Белоруссии, Украины, России сути экономических процессов. ▪ Некоторые положения таможенного законодательства не менялись с 70-х годов и до сих пор находятся в подчинении советской идеологии «железного занавеса», являясь препятствием для международной торговли и инвестиций. <p>Развитие торговых отношений и функционирование кластеров трансграничной активности будет стимулировать рост объемов перевозок по автомобильным дорогам. Кроме этого, периодическое обострение ситуации на границах с Украиной и Белоруссией, делает финское направление более привлекательным не только для трансграничных сообщений между Россией и Финляндией, но и для транзита из других европейских стран через Финляндию в Россию.</p> <p>За период 1998 – 2005 гг. на границе Россия – Финляндия было построено 3 международных пункта пропуска на средства ЕС в рамках программы Tacis: Светогорск (Ленобласть), Салла (Мурманская область), Суоперя (Карелия) (См. Схема 14).</p>

Характеристика ситуации на карельском участке границы Россия/Финляндия (ЕС)

Протяженность государственной границы Россия/Финляндия составляет 1325,8 км, где самым протяженным участком является карельский – 798,3 км (60% общей протяженности). На этом участке границы функционируют международные автомобильные пункты пропуска (МАПП) «Вяртсиля», «Люття» и «Суоперя», железнодорожные пункты пропуска (ЖДПП) «Вяртсиля» и «Люття» (пограничные железнодорожные станции Вяртсиля и Кивиярви) и семь автомобильных пунктов упрощенного пропуска (ПУПр). На внутренней территории Карелии расположен международный пункт пропуска воздушного транспорта (МВПП) «Петрозаводск» (аэропорт «Бесовец»). Вопросы установления и назначения пунктов пропуска регламентированы российско-финляндским межправительственным Соглашением о пунктах пропуска через границу от 1994г и федеральным законом «О государственной границе РФ».

В 2005г общий грузооборот через карельские пункты пропуска составил 7,4 млн.т. (116,2% к 2004г). При этом основной объем - 69,2 %, обеспечивают два ЖДПП и МАППы – 17,8 % (без МАПП «Суоперя», который в 2005г еще не был построен и работал в режиме ПУПр), ПУПры – 13 %. В грузообороте полностью доминирует экспорт. Лес экспортируется в объеме 3 млн. куб.м. ежегодно, в том числе, только около 441 тыс. куб.м. обработанных материалов. ПУПры обслуживают экспорт около 30% лесоматериалов. Через них реализуются 140 контрактов 85 карельских участников внешнеэкономической деятельности (2005г).

В 2005г суммарный пассажирский поток составил почти 1,5 млн. человек (104 % к 2004г). Основной объем обеспечивается МАППами (93,4 %).

Правительство Республики ведет работу по развитию системы пунктов пропуска. За последние годы удалось значительно повысить уровень обустройства и оснащения ПУПров, что позволило улучшить условия для работы контролирующих органов и обеспечить бесперебойность работы. В 2005г МВПП «Петрозаводск» получил новое здание пассажирского терминала, а МАПП

«Вяртсиля» перешел на круглосуточный режим работы. В 2006г завершено строительство МАПП «Суоперя» в рамках проекта Tacis (5,6 млн. Евро). Ведется работа по включению двух ЖДПП в Федеральную целевую программу «Государственная граница РФ (2003-2010гг)», т.к. имеется острая необходимость их реконструкции.

Параллельно ведется работа по развитию приграничной транспортной инфраструктуры (построен ж/д участок Ледозеро-Кочкома, реконструируются автомобильные дороги в направлении границы).

Планы: Проект строительства международного автомобильного пункта пропуска «Сювяоро-Париккала» (вместо одноименного пункта упрощенного пропуска) на российско-финляндской границе в районе административной границы республики Карелия и Ленинградской области, включая обеспечивающую инфраструктуру.

В 2004г в рамках программы Interreg III А Юго-Восточная Финляндия выполнено ТЭО МАПП «Сювяоро». По расчетам пропускная способность МАПП должна составить не менее 200-250 автомобилей в сутки. Российские расчеты затрат составляют: на подготовку рабочего проекта необходимы - \$0.5 млн, на строительство и оборудование - \$12.2 млн, на реконструкцию подъездной автодороги - \$5.6 млн, на строительство ЛЭП – \$3.5 млн, на



строительство жилья для увеличенного штата работников органов контроля \$3.5 млн.

Данные об интенсивности движения через пункты пропуска, расположенные на карельском участке границы Россия/Финляндия (ЕС) и на территории Республики приведены в **Таблице 68** и **Таблице 69**. Схема расположения пунктов пропуска на российско-финляндской границе приведена на **Схеме 16**.



Таблица 68 Динамика роста грузопотоков через пункты пропуска на карельском участке границы

	2002 г., в % к 2001 г.	2003 г., в % к 2002 г.	2004 г., в % к 2003 г.	2005 г., в % к 2004 г.
ЖДПП “Вяртсиля”	3005,90 105,51%	2864,52 95,29%	2902,86 101,34%	2924,1 100,73%
ЖДПП “Люття”	1209,48 59,17%	1304,51 107,85%	1525,68 116,95%	2215,01 145,18%
МАПП “Вяртсиля”	565,05 80,95%	592,22 104,8%	675,4 114,04%	798,9 118,29%
МАПП “Люття”	493,8 87,84%	462,24 93,6%	525,21 113,62%	525,3 100,02%
ПУПры (всего)	885,55 104%	727,16 82%	732,08 101%	962,79 131,51%
Итого	6159,78	5950,65 96,6%	6361,23 106,89%	7426,1 116,74%

Источник: Министерство экономического развития РК

Вывод: В последние годы сохраняется устойчивая тенденция роста грузового и пассажирского потока через пункты пропуска, что связано с развитием приграничных связей и внешнеэкономической деятельности республики Карелия. В перспективе можно ожидать усиления тенденции в результате:

- ввода в эксплуатацию МАПП “Суоперя” (2006),
- начала полномасштабной эксплуатации железнодорожного участка “Ледмозеро – Кочкома” (в части грузового сообщения через ст.Кивиярви – ЖДПП “Люття”),
- начала регулярного железнодорожного пассажирского сообщения через ЖДПП “Вяртсиля” (после проведения реконструкции ж/д станции).

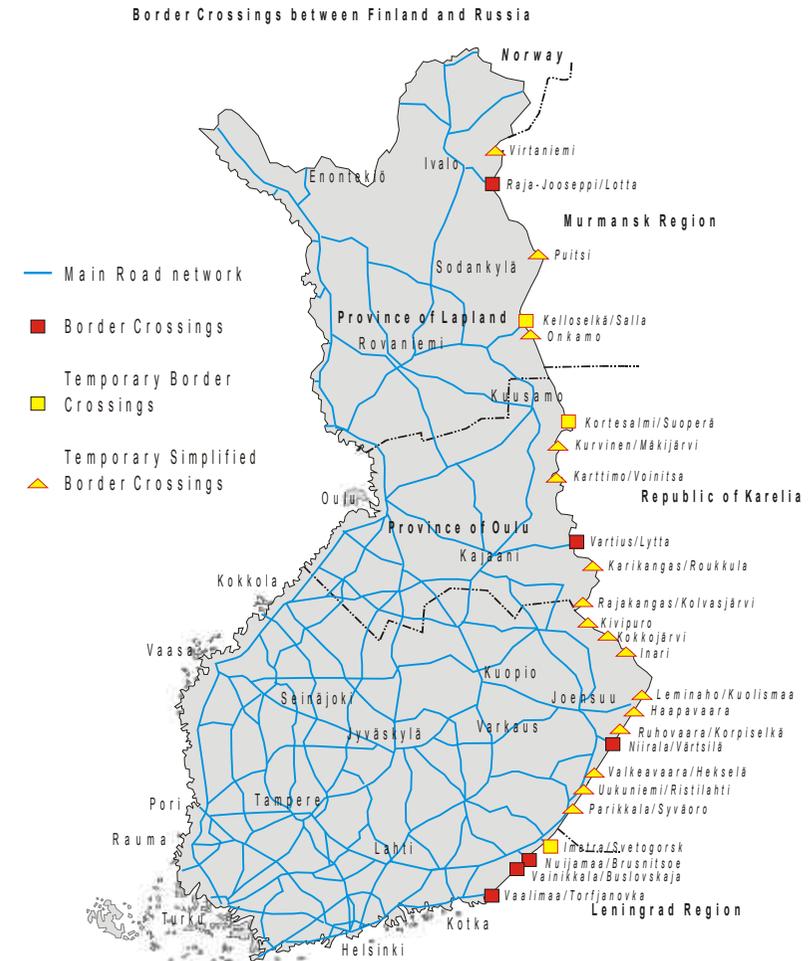


Схема 16 Автодорожные пункты пропуска на границе Россия-Финляндия

Таблица 69 Пропуск грузов, транспортных средств и физических лиц через пункты пропуска на территории Республики Карелия, 2004–2005

Пункты пропуска	2004	2005, в % к 2004	
ЖДПП “Вяртсиля”			
1. грузооборот, тыс.тонн	2 902,86	2 924,1	100,73 %
2. оформлено трансп.ср., вагоны	122 830	126 605	103,07 %
3. оформлено физ.лиц, чел.	8 826	8 038	91,07 %
ЖДПП “Люття”			
1. грузооборот, тыс.тонн	1 525,68	2 215,01	145,18 %
2. оформлено трансп.ср., вагоны	52 798	75 288	142,6 %
3. оформлено физ.лиц, чел.	3 552	4 650	130,91 %
МАПП “Вяртсиля”			
1. грузооборот, тыс.тонн	675,4	798,9	118,29 %
2. оформлено трансп.ср., ед.	517 711	528 809	102,14 %
3. оформлено физ.лиц, чел.	953 078	954 642	100,16 %
МАПП “Люття”			
1. грузооборот, тыс.тонн	525,21	525,3	100,02 %
2. оформлено трансп.ср., ед.	249 447	249 551	100,04 %
3. оформлено физ.лиц, чел.	414 519	446 403	107,69 %
ПУПры (всего)			
1. грузооборот, тыс.тонн	732,08	962,79	131,51 %
2. оформлено трансп.ср., ед.	52 953	73 574	138,94 %
3. оформлено физ.лиц, чел.	56 650	81 550	143,95 %
МВПП “Петрозаводск”			
1. грузооборот, тыс.тонн	—	—	
2. оформлено трансп.ср., самолеты	316	322	101,9 %
3. оформлено физ.лиц, чел.	4 369	4 501	103,02 %
МПП “Кемь”			
1. грузооборот, тыс.тонн	30,71	—	
2. оформлено трансп.ср., суда	28	—	
3. оформлено физ.лиц, чел.	277	—	
Итого:			
1. грузооборот, тыс.тонн	6 391,94	7 426,1	116,18 %
2. оформлено трансп.ср., ед.	996 083	1 054 149	105,83 %
3. оформлено физ.лиц, чел.	1 441 271	1 499 784	104,06 %

Данные: Министерство экономического развития РК

Характеристика ситуации на границе Россия/Норвегия

Норвегия предлагает создать особую экономическую зону на норвежско-русской границе в районе Ярфьорда и Печенгской губы с особыми правилами визовой, таможенной и налоговой сферы и в области развития бизнеса. Зона будет состоять из двух анклавов, один на норвежской, а другой – на российской стороне.

Основа особой зоны – два соседних залива, которые достаточно глубоки для захода больших судов и обслуживания крупных грузопотоков. Оба залива пригодны для обустройства портов. На российской стороне имеется железная дорога и аэропорт. Необходимость в такой зоне вызвана надвигающимся нефтяным бумом в Баренцевом море.

В рамках особой экономической зоны Норвегия планирует разработку ряда проектов и их финансирование. Например, планируется модернизация автомобильной дороги, связывающей оба анклава зоны. Официальное название зоны – «Поморская зона Киркинес-Печенга». Сама зона предполагается быть закрытой для обычного трансграничного движения. Через зону будет проходить нефть, высокие технологии и опыт, а сама зона станет платформой для освоения нефтегазовых ресурсов Баренцева моря.

Однако для реализации этих планов имеются следующие риски:

- В Печенгском районе велико военное присутствие, а в самой губе находится база атомных подводных лодок;
- Принятие в 2006г поправки к Федеральному закону о госгранице РФ предписывает расширение закрытой зоны с 5 до 30 км, т.е. фактически законодательство скорее препятствует реализации трансграничных проектов, чем способствует их реализации.

рост активности, на внутреннем водном транспорте положение остается кризисным.

5.5.5 Внутренний водный транспорт

По российским внутренним водным путям протяженностью 101 тыс. км, ежегодно перевозится - около 23 млн. чел и 130 млн. т грузов. Деятельность в рамках сектора внутреннего водного транспорта осуществляют более 1500 предприятий. Их суммарный флот: около 10 тыс. самоходных и 8.5 тыс. несамоходных транспортных судов, общее водоизмещение - более 16 млн. т. Сегодняшние объемы речных грузовых и пассажирских перевозок в 4 раза меньше объемов перевозок 1990г.

На отдельных направлениях водных маршрутов появились тенденции к росту транспортной активности. Например: по Волго-Балту в 2004г было перевезено 17.6 млн. т грузов, в 2005г этот показатель составил 18.3 млн. т. Хотя в целом, в отличие от других видов транспорта, где в последние годы наблюдается бурный

Таблица 70 Характеристики флота и инфраструктуры внутренних водных путей, препятствующие росту объемов перевозок

Признаки кризиса:

- только треть (31 тыс. км) из 101 тыс. путей имеют гарантированные габариты судового хода;
- 21% судоходных гидротехнических сооружений имеют неудовлетворительное состояние и небезопасны;
- хроническое недофинансирование приводит к деградации инфраструктуры и ухудшению эксплуатационных показателей;
- на предприятиях водного транспорта нередки задержки зарплаты, наблюдается отток кадров.

Некоторые характеристики флота и инфраструктуры внутренних водных путей и препятствия для роста перевозок водным транспортом приведены в **Таблице 70**.

Флот	Инфраструктура
------	----------------

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Сокращение флота, его старение, перевозки осуществляются судами, оставшимися с советских времен; ▪ Низкая эффективность речных судов, связанная с сезонностью работы (максимум 200 суток в году); ▪ Рост цен на дизельное топливо (с 2003 по 2005гг., цены выросли на 235%). В результате, себестоимость перевозок выросла на 60%; ▪ Незначительная величина пароконств не позволяет им инвестировать в обновление флота; ▪ Многочисленные государственные структуры создают искусственные издержки в отрасли. <p>Обновление флота сдерживается:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ отсутствием приемлемых условий кредитования; ▪ высокими налогами, из-за которых проекты непривлекательны для инвесторов; ▪ длительной окупаемостью новых судов; ▪ отсутствием проектов экономических и производительных судов (российские речные суда потребляют топлива на 20-30% больше, чем их зарубежные аналоги) 	<p><u>Водные пути и гидротехнические сооружения:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Неудовлетворительное состояние инфраструктуры; ▪ Сокращение объемов дноуглубительных работ и как следствие – сокращение протяженности внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов и освещаемой судоходной обстановкой, рост числа участков с односторонним движением, отсутствие информации о состоянии путей, сокращение сроков навигации; ▪ Ухудшение состояния гидротехнических сооружений и сокращение пропускных способностей каналов, темпы ремонтных работ отстают от процессов разрушения; ▪ Несогласованность режима функционирования гидротехнических сооружений (закрытие навигации в разные сроки на разных каналах, графики разведения мостов). <p>Улучшение инфраструктуры сдерживается:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Недостаточным (около 50%) бюджетным финансированием содержания водных путей (в 2006г дефицит составил около 3 млрд. руб.); ▪ С 2005г региональные бюджеты лишены права направлять средства на содержание водных путей, отнесенных к федеральному бюджету; ▪ Средства из федерального бюджета никогда не поступают на содержание путей и сооружений своевременно. <p><u>Порты:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Из 128 функционирующих речных портов не более 20 нормально работающих и переваливающих свыше 1 млн.т груза; ▪ Инфраструктура портов не развита, изношена, имеющиеся мощности незагружены; ▪ Причальные стенки и прочие объекты портовой инфраструктуры находятся в собственности государства, поэтому арендаторы не имеют права их реконструировать. <p><u>Технический флот:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ На обслуживании внутренних водных путей задействовано свыше 2.2 тыс. единиц технического флота, в т.ч. около 500 бригад, более 120 земснарядов для дноуглубительных работ; ▪ Из-за отсутствия финансирования на ремонт судов, часть техфлота находится в холодном отстое; ▪ С 2003 по 2005 гг. технический флот сократился на 56 единиц. Средний возраст судов техфлота превышает 30 лет, свыше 90% судов устарело морально и физически, их обслуживание требует большого количества персонала; ▪ Из-за состояния технического флота и недофинансирования снижаются объемы дноуглубительных работ; за 2003-2005гг они сократились с 29.2 млн. м3 до 23.7 млн. м3.
---	--

Результат - российский внутренний водный транспорт проигрывает другим видам транспорта:

- Железнодорожный транспорт вытеснил речников с рынка перевозок угля, леса;
- Автомобильный транспорт вытеснил с рынка перевозок минерально-строительных грузов.

Необходимые условия для вывода внутреннего водного транспорта из кризисного состояния:

- Государственная политика по поддержанию инфраструктуры;
- Выполнение бюджетом обязательств по содержанию внутренних водных путей, создание условий для строительства судов;
- Разграничение ответственности на федеральную и территориальную, передача больших полномочий на территориальный уровень;
- Ограничение вмешательства государства в управление акционерными обществами (блокирующие госпакеты 25.5% акций с определением статуса судоходных компаний как стратегических, влияющих на национальную безопасность), тормозящего инвестиционные проекты, особенно связанные с внешними займами. При этом государственные структуры не предлагают альтернативных проектов развития, и ответственности за бездействие не несут;
- Инвестиционные проекты с иностранным участием для подготовки к допуску на внутренние водные пути России иностранных судов;
- Применение концессионных схем типа ВТО (строительство - передача государству – эксплуатация) или ВОТ (строительство – эксплуатация – передача).

По мнению участников рынка: выполнение перечисленных условий позволит внутреннему водному транспорту «реализовать свои сравнительные преимущества и участвовать вместе с другими видами транспорта в рамках мультимодальных схем» (Российская транспортная стратегия до 2020г).

Очевидными преимуществами водного транспорта являются:

- Традиционная роль в ряде регионов (речной транспорт осуществляет доставку 75% всего объема грузов Северного завоза);
- Энергоэффективность с точки зрения потребления энергии на тонну груза – 1/6 от потребления на автотранспорте и 1/2 от потребления на железнодорожном транспорте;
- Экологичность водного транспорта - ниже шум, выбросы и другие внешние воздействия (аварии, перегруженность).

Перспективы внутреннего водного транспорта после вступления России в ВТО

Около 75% всех грузов, перевозимых по внутренним водным путям, относятся к российской грузовой базе. Предложение свободного тоннажа сегодня ниже спроса грузоотправителей, что позволяет поддерживать тарифы на уровне, достаточном для окупаемости. Однако, в случае открытия российских внутренних водных путей для иностранного флота, тоннаж увеличится, конкуренция возрастет, а тарифы снизятся. Российский флот слабее иностранных конкурентов из-за недостатков управления, как следствие несовершенства российского законодательства.

В целом, европейские речники имеют похожие проблемы – высокий процент износа судов, которые не отвечают требованиям современных грузопотоков и кадровые сложности. Но иностранные судоходные компании имеют больше финансовых возможностей обновлять флот, поэтому российские суда рискуют быть не востребованными на фрахтовом рынке. Судовладельцы ЕС имеют льготы, касающиеся освобождения от подоходного и социального налогов, поэтому могут поддерживать зарплату плавсостава на более высоком уровне. Это вызовет отток специалистов из российских пароходств в иностранные. Ситуация будет аналогичной той, что возникла на рынке морского судоходства – уход российских моряков под иностранные флаги. (См. Гл.5.5.1 **Морской транспорт**. Состояние российского флота).

Состояние российских водных путей не позволит открыть их международного судоходства в ближайшие 3-5 лет. Для реализации планов нужны не только средства, но и пакет нормативно-правовых актов, а также, комплекс мер организационно-технического характера (подготовка лоцманов, диспетчеров в соответствии международными требованиями, сети технического обслуживания судов, связи, навигации, причальной инфраструктура и пр.).

Дополнительным источником финансирования для содержания объектов внутренних водных путей может стать введение платы за пользование каналами. Минтранс совместно с Федеральной службой по тарифам разрабатывает порядок взимания данного сбора. Сроки введения пока не определены. Переговоры с Ассоциацией судоходных компаний и Ассоциацией портов показывают, что бизнес готов к подобным мерам.

Волго-Балтийская система не относится непосредственно к инфраструктуре Северного транспортного коридора, но представляет перспективу для связи портов Баренцевой логистической платформы с центральными и южными районами России через систему внутренних водных путей.

С 2000г объем перевозок по Волго-Балту возрос на 35%, и в 2004г составил 17.5 млн. т., что достигло показателей запланированных в программе «Внутренние водные пути России» на 2005г – 18 млн. т., приблизившись к объемам СССР – (20 млн. т). Дальнейший рост объемов перевозок невозможен, более того, не исключено их снижение т.к. канал достиг предела пропускной способности.

Главная проблема – техническое состояние канала. При проектной ширине до 80м канал в некоторых местах сузился вдвое, а гарантированная глубина уменьшилась с 4 до 3.8 м (при проектной глубине 4.5 м), поэтому суда вынуждены идти недогруженными. Увеличилось количество участков с односторонним движением.

Безопасность не обеспечивается, с трудом удается обслуживать знаки судоходной обстановки и поддерживать в рабочем состоянии средства связи.

Результат: снижение рентабельности грузоперевозок по Волго-Балту.

Причина проблем: Согласно Кодексу внутреннего водного транспорта, федеральные водные пути, к которым относится Волго-Балт, могут финансироваться только из федерального бюджета. Недофинансирование работ государством практикуется более десятка лет. Средства на эксплуатацию и ремонт гидросооружений выделяются в объеме 35% от норматива, установленного Минтрансом и согласованного с Минфином (11.30 млн. руб. ежегодно). Практически не ведутся работы по поддержанию габаритов пути, нет средств на ремонт шлюзов.

С 2002г Волго-Балт получает средства в рамках программы «Внутренние водные пути», имеющей целью восстановление гидротехнических сооружений в европейской части России. Однако и это соглашение выполняется государством только на 30%.

Помимо прямого бюджетного финансирования на содержание водных путей и гидросооружений Волго-Балт имеет доходы от услуг, оказываемых судовладельцам (лоцманская проводка, диспетчерское регулирование, обслуживание каналов связи и т.д.). Сборы обеспечивают только 10% необходимых расходов. Увеличение тарифов сделает водные пути неконкурентоспособными. Решение проблем с обветшанием гидротехнических сооружений и организационных вопросов не позволит обеспечить безопасность и конкурентоспособность перевозок при существующих грузопотоках. Необходима модернизация канала.

Территориальные особенности Баренц Региона

Архангельская область: Снижение глубин каналов судового хода от норматива - 150см. Бюджет области не может финансировать дноуглубление на федеральных реках, даже если на это есть средства и это необходимо для поддержания судоходства. Такое финансовое вливание будет считаться нецелевым расходованием бюджетных средств области с соответствующими последствиями.

Отсутствие светового оборудования для обеспечения судоходства снижает потенциал речного транспорта. Средний возраст судов – 35 лет

Перевозка пассажиров речным транспортом: в 2005 – 765.7 тыс.чел, а в 2006 – 835.3 тыс.чел. Острейшая проблема – нехватка молодых кадров, т.к. в предыдущие годы учебные заведения, которые готовили кадры для внутреннего водного транспорта пришли в полный упадок и некоторые из них закрылись.

Республика Карелия: Беломорско-Онежское Пароходство (БОП) перевозит 5 млн. т в год, имеет 100 судов класса «река-море», доставляет экспортно-импортные грузы в контейнерах, на поддонах, в пакетах, навал, лесные, минерально-строительные в рамках транспортного коридора Север-Юг. Направления перевозок – Средиземноморский регион, регион Балтийского, Северного и Баренцева морей, транзитные грузы из портов Западной Европы.

Появилась тенденция перевозки бумаги в контейнерах (Сегежа, Кондопога) в смешанном железнодорожно-водном сообщении.

Сообщения:

- речные порты Волго-Балта – порты Балтийского моря Финляндия, Швеция, Норвегия, Германия - перевозка круглого леса
- речные порты Карелии – порты Северного и Балтийского морей.

Грузоотправителей привлекает экономичность в период навигации транспортировки леса прямым водным сообщением судами река-море.

Суда строятся на дочернем ООО «Онежский Судостроительный завод» - 3 судна в год: сухогрузы типа «Карелия». С 2007г – новый проект «Беломор» - судно с повышенными ледовыми характеристиками для круглогодичной эксплуатации в Белом море. ООО «Онежская стивидорная компания» специализирована на внутренних грузовых перевозках.

Вывод: Важность традиционного для России внутреннего водного транспорта, особенно популярного на Севере, значительная протяженность внутренних водных путей и тенденции роста грузопотоков и пассажиропотоков в последние годы, указывают на необходимость развития внутренних водных путей. Несмотря на принятие Российской транспортной стратегии и понимание роли внутреннего водного транспорта как неотъемлемого компонента мультимодальной транспортной системы, государство, не предпринимает адекватных мер для приведения внутренних водных путей в эксплуатационное состояние. Продолжается порочная практика «экономии» на содержании инфраструктуры, навигационной обстановки, на дноуглубительных работах, на безопасности судоходства. Свои бюджетные обязательства государственные структуры выполняют только на треть.

Так называемый бюджетный профицит – в значительной степени результат невыполнения государством своих бюджетных обязательств.

5.5.6 Трубопроводный транспорт

Общая протяженность нефте- и газопроводов в России составляет более 200 тыс.км. Россия располагает крупнейшей в мире сетью газовых и нефтяных

магистральных трубопроводов. Трубопроводная сеть продолжает расширяться (См. **Таблицу 71** и **Схему 16**).

Таблица 71 Параметры некоторых проектов по строительству нефте- и газопроводов, 2005-2011гг.

3 Нефтепроводы	Компания	Протяженность (км)	Диаметр (мм)	Сроки ввода
Восточная Сибирь - Тихий океан (1-я очередь)	«Транснефть»	2430	1067- 1220	2005 – 2007
Восточная Сибирь – Тихий океан (2-я очередь)	«Транснефть»	2000	1067	2008 – 2011
Ванкорское нефтегазовое месторождение – Пурпе	«Роснефть»	550	820	2006 – 2007
Талаканское нефтегазовое месторождение – Усть-Кут	«Сургутнефтегаз»	150	1020	2006 – 2007
Северные территории – порт Варандей	«ЛУКОЙл»	458	720	2007 – 2009
Кстово - Ярославль- Кириши - Приморск	«Транснефтепродукт»	1000	530	2006 – 2008
4 Газопроводы				
Северо-Европейский газопровод (Nord Stream) - (наземная часть)	«Газпром»	917	1420	2005 – 2010
Северо-Европейский газопровод (Nord Stream) - (подводная часть)	«Газпром», BASF	1189	1067	2007 – 2011
Сахалин – Китай	ExxonMobile	1200	914	2006 – 2008
Бованенково - Обская губа – Ямбург – Центр	«Газпром»	852	1420	2007 – 2011

Самая крупная газопроводная компания – «Транснефть» - государственная компания, управляющая российскими магистральными трубопроводами. В последние годы, избавившись от непрофильных активов, компания занялась омоложением активов профильных, заменяя ежегодно тысячи километров труб. Всего «Транснефть» обслуживает около 50 тыс.км нефтепроводов. Ежегодно тысячи километров диагностируются для определения приоритетов для ремонта и замены. Диагностика важна, поскольку износ труб больше зависит от рабочих режимов, чем от возраста, поэтому, некоторые участки трубопровода работают дольше, чем условно нормативные 30 лет. Даже если труба старая, но толщина стенки не уменьшилась и металл не имеет каверн и коррозии, то она может служить дольше.

Если раньше изношенность основных фондов составляла 55-56%, то теперь она снижена до 44-45%. Аварийность на трубопроводах «Транснефти» намного ниже, чем в других странах. В 2005г произошло 0.04 аварий на 1000 км трубы, т.е. всего две аварии. Железнодорожный транспорт при транспортировке углеводородов является в разы более аварийным видом транспорта.

В отличие от других компаний, транспортирующих углеводороды, «Транснефть», обеспечивает:

- равный доступ для всех производителей;
- единый для всех тариф (тариф «Транснефти» составляет \$0.47 за 1 тонну на 100 км, тариф ЛУКОЙла – \$6).

«Транснефть» – вывела на полную мощность Балтийскую трубопроводную систему (БТС). Теперь ежегодно по этому экспортному маршруту за границу в обход портов Прибалтики и Финляндии будет уходить 65 млн т нефти. По БТС нефть поступает с месторождений Тимано-Печорской нефтегазоносной провинции, Западной Сибири и Казахстана в порт Приморск, откуда направляется морем в Западную Европу и США. Однако выход БТС на полную мощность не решает проблему дефицита экспортных нефтепроводов. Чтобы частично ликвидировать этот дефицит, «Транснефть» начала строительство трубопровода «Восточная Сибирь – Тихий океан». Новая труба общей мощностью 30 млн. т нефти в год ориентирована на рынки восточных соседей России – Японии, Китая, Южной Кореи.

Проект строительства Северо-Европейского газопровода (Nord Stream)

В сентябре 2005г главы трех крупнейших энергетических концернов Газпром, BASF и E.ON подписали соглашение об условиях реализации проекта строительства Северо-Европейского газопровода (Nord Stream), трасса которого пройдет по дну Балтийского моря.

Проект позволяет избавиться от посредников Польши, Украины, Белоруссии, Латвии и Эстонии, вносящих сильные риски на европейский газовый рынок.

Соглашение предусматривает создание совместного предприятия – North European Pipeline Company, в котором Газпрому будет принадлежать 51% акций, а BASF и E.ON – по 24.5%. СП займется прокладкой трассы через акваторию



Балтийского моря. От бухты Портовая (район Выборга) до побережья Германии планируется построить две параллельные нитки газопровода протяженностью около 1189 км каждая. Общая пропускная способность СЕГ – 55 млрд. м³ в год. В проекте предусмотрено строительство морских газоотводов для подачи газа в Швецию и Калининградскую область. Примерно 50 км газопровода будет проходить через шведскую исключительную экономическую зону. Первая нитка газопровода (мощностью в 27.5 млрд. м³) будет введена в эксплуатацию в 2010г. Сооружение первой очереди газопровода подводной магистрали обойдется примерно в \$2.5 млрд.

Для соединения Nord Stream с Единой системой газоснабжения России Газпром протянет ветку Грязовец – Выборг, которая пройдет по территориям Вологодской и Ленинградской областей. Протяженность – свыше 900 км, стоимость около \$2 млрд.

Опорная сырьевая база для Nord Stream – Южно-Русское месторождение природного газа, расположенное в Ямало-Ненецком автономном округе. Его запасы оцениваются более чем в триллион м³. Требуемые инвестиции для разработки – \$1.2-1.3 млрд. В перспективе для заполнения Nord Stream предполагается использовать газ с месторождений полуострова Ямал, Обско-Тазовской губы и Штокмановского месторождения. Суммарные инвестиции в транспортную инфраструктуру и разработку месторождений в рамках проекта Nord Stream на первом этапе составят \$6.2-6.8 млрд.

Инвестиции огромные и, именно поэтому, Газпром решил привлечь крупных потребителей газа и разделить с ними затраты и риски.

Вывод: Контракт между российским газовым монополистом и германскими энергетическими концернами показал, что Россия и Германия перешли от энергетического диалога к энергетическому альянсу. Этот вид отношений означает, что Германия делает ставку на импорт энергоносителей из России и попадает в зависимость от российского газа вопреки установке об энергетической безопасности, которая предписывает странам ЕС диверсифицировать импорт энергоносителей.

После принятия в ЕС десяти новых членов многие восточно-европейские страны получили возможность влиять на политику ЕС. Благополучие многих из этих стран зависит от буферного положения между ЕС и Россией. Контракт между Россией и ЕС – признак выстраивания непосредственных отношений без посредников и правительство Германии пошло на этот шаг с целью стать главным распределителем российского газа в Европе.

Политика ЕС, нацеленная на переход на альтернативные источники энергии и развитие технологий СПГ вместо наращивания поставок трубопроводного газа, означает, что Россия может столкнуться с сокращением потребности Европы в российском газе с 136 млрд. м³ до 80-90 млрд. м³. Остальной газ Европа будет получать в виде СПГ из Персидского залива, а также, туркменским газом по дну Черного моря и через Украину.

Если сопоставить взаимную зависимость, то Россия более зависима от газового экспорта в Европу, чем Европа от российского газа. У Европы есть альтернативные источники поставок, а у «Газпрома» других рынков сбыта нет. Решения в области поставок углеводородов развития трубопроводных сетей значительно повлияют на транспортные схемы и характер грузопотоков, особенно на водном и железнодорожном видах транспорта.

Некоторые факты:

- Оценки американской организации Institute of Gas Technology показывают, что доставка СПГ на большие расстояния выгоднее, чем традиционная перекачка природного газа по трубопроводам. Экономические преимущества транспортировки СПГ проявляются на расстояниях свыше 1200 км по сравнению с морскими трубопроводами и на расстоянии 3500 км по сравнению с наземными.
- С начала обсуждения планов реализации Штокмановского проекта речь велась о масштабных поставках СПГ на североамериканский рынок. Причина: североамериканский рынок – самый емкий, а цены самые высокие, плюс высокая зависимость от внешних энергоносителей. Взгляда на карту мира достаточно, чтобы увидеть преимущества географического положения Штокмановского месторождения и поставок СПГ в США и Канаду по сравнению с поставками с месторождений Ближнего Востока.
- Мурманск – единственный незамерзающий порт в Европейской части России. Считается, что холодный климат Арктики на четверть повысил бы эффективность завода по сжижению газа (Отчет по оценке развития СПГ в России, июль, 2005, консалтинговая компания Deloitte Touche).
- Для прокладки подводной части Северо-Западного газопровода со Штокмановского месторождения по стандартам норвежской инжиниринговой компании Det Norske Veritas (DNV) Газпрому требуются трубы диаметром 1067-1220 мм с толщиной стенки 48 мм, способных выдерживать давление до 250 атмосфер. Борьба за заказы Газпрома вынуждает российских трубников инвестировать в самые современные технологии.
- Нефтяная компания ЛУКойл вывела на проектную мощность распределительно – перевалочный комплекс (РПК) нефтепродуктов «Высоцк-ЛУКойл-II» в Ленинградской области. Общая сумма инвестиций в проект составила около \$600 млн. Строительство велось в три очереди и РПК способен переваливать на экспорт 11.6 млн т нефтепродуктов в год. Собственный терминал позволяет нефтяникам экономить на каждой тонне экспортной продукции \$5-7. Нефтепродукты к терминалу подвозятся по железной дороге, возможности которой сегодня не соответствуют запросам ЛУКойла. Пропускная способность дороги в направлении Выборга, Высоцка и



Приморска исчерпана. Нарастить грузопотоки можно только при условии серьезной модернизации железнодорожной инфраструктуры. Лукойл уже инвестировал в прокладку объездных железнодорожных путей к \$10.5 млн. Плюс к этому, компания вложит в развитие подходов к порту \$5 млн, что позволит увеличить поставку нефтепродуктов с 7 до 9 млн т в год. Однако и этих объемов недостаточно, чтобы загрузить РПК полностью. Поэтому в 2006г ЛУКОЙЛ договорился с компанией «Транснефтепродукт» о строительстве отвода длиной 40км от нефтепродуктовода Кстово - Приморск в направлении порта Высоцк. По трубе на РПК планируется ежегодно транспортировать более чем 3.5 млн т дизельного топлива на экспорт.

Проекты строительства восточных трубопроводов

Нефтепровод «Восточная Сибирь – Тихий океан». Мощность нефтепровода – 80 млн т в год, При вложении достаточных ресурсов в разведку запасов (около \$14 млрд до 2020г) можно будет довести добычу до 110 млн т ежегодно. Но для заполнения трубы в этом случае, надо наращивать ресурсно-сырьевую базу в этом регионе. Разведанных запасов хватает лишь для заполнения первой очереди нефтепровода (30 млн т в год). Строительство нефтепровода начато в апреле 2006г, подход к Тихому океану - апрель 2007г.

Транспортное плечо на восточном маршруте составляет около 5 тыс км – такое же расстояние проходит западносибирская нефть до портов на Черном и Балтийском морях, но там при морских перевозках существует проблема прохода проливов. На Востоке можно принимать танкеры емкостью до 300 тыс.т и длина морской части маршрута до потребителя окажется короче.

Прокатка нефти по трубопроводу обходится \$6.5за баррель, так что разработка новых месторождений в регионе оказывается рентабельной уже при цене \$25 за баррель. После того как нефтепровод будет доведен до портового терминала в бухте Перевозной, проблема сбыта нефти будет решена.

Газопроводы В газовой отрасли ситуация сложнее. Себестоимость добычи газа на большинстве объектов Восточной Сибири составляет \$20 и выше, что в 2-4 раза выше, чем на базовых месторождениях Газпрома. С себестоимостью транспортировки газа ситуация еще сложнее: если на западном направлении она составляет \$6-10 за прокачку 1000 км, то на восточном направлении - не менее \$20. Причина: на западном направлении в себестоимости слабо учитываются капитальные затраты, понесенные СССР.

Для снижения себестоимости надо либо прокладывать маршрут газопровода по обжитым южным районам, либо без всяких врезок гнать газ по магистральному трубопроводу по «северному» маршруту до дальневосточных портов и тогда показатель можно снизить до \$15 на 1000 км. При самом благоприятном развитии событий восточные трубопроводы могут быть построены:

- Нефтепровод Тайшет-Перевозная к 2009г, а его первая очередь до Сковородино – к 2008г.
- Региональный газопровод Ковыкта-Саянск-Ангарск к 2007г.
- Транссибирский газопровод Ковыктинское–Перевозная – в 2009г.
- Газопровод из Восточной Сибири в Китай – в 2012-2013г.

Сжижать газ на месте – технологически и экономически сложно. Это означает, что надо найти стратегического партнера, который заранее согласился бы покупать газ по приемлемой цене и на долгосрочных условиях. Наиболее подходящий потребитель – Китай, но с ним договориться о приемлемых ценах пока не удается, и это отодвигает газовые проекты на отдаленную перспективу. Российский газ для Китая не является стратегическим сырьем, т.к. экономика Китая ориентирована на развитие угольной и атомной энергетики. К тому же страны АТР потребляют газ исключительно в форме СПГ.

России придется потрудиться, чтобы реализовать один из вариантов:

1. Уговорить Китай на нужную цену на газ,
2. Найти другие направления экспорта газа и других покупателей,
3. Сыграть на интересе АТР к нефти и увязать поставку жидких и газообразных углеводородов.

Еще одна трудность с освоением Восточной Сибири кроется в управленческой плоскости, и речь идет о выборе исполнителей масштабных проектов. Сделав акцент освоения региона на «суверенности», государство решило:

1. Закрепить ключевые позиции за госкомпаниями,
2. В 2002г координатором программы освоения Восточной Сибири был назначен Газпром. Консорциум компаний по освоению региона был организован на базе союза Газпрома с государственными «Транснефтью» и «Роснефтью»;
3. Ограничить возможности участия в процессе компаний с иностранным капиталом;
4. Исключить строительство частных трубопроводов.

Вывод: Через подконтрольные компании государство пытается реализовывать геополитические и социальные задачи на Востоке России. Это означает, что масштабная задача освоения Восточной Сибири отвлечет ресурсы от других масштабных инвестиционных проектов, например, от освоения Штокмановского месторождения, реализация которого рискует быть отложенной на неопределенный срок.





Схема 17 Схема магистральных трубопроводов ОАО «Транснефть»



5.5.7 Воздушный транспорт

В 2004г Аэрофлот выкупил на торгах у государства ФГУП «Архангельские воздушные линии» (АВЛ) - самого крупного авиаперевозчика российской части Баренц Региона. Торги стали закономерным итогом внешнего управления, введенного на АВЛ в 1998г. За это время была сформирована команда специалистов, а разработанная стратегия позволила поддерживать авиапарк и расширить маршрутную сеть. Из 27 линий АВЛ - 8 линий было международных, в основном в Северные страны.

Покупка АВЛ Аэрофлотом была плановой, поскольку Аэрофлот, контролируя 10% рынка внутренних российских перевозок, объявил о планах доведения доли рынка до 30% за счет приобретения региональных авиакомпаний. Сделка признана выгодной для обеих сторон. Аэрофлот получил маршрутную сеть и дополнительный авиапарк, компания АВЛ (после продажи Аэрофлоту переименованная в Аэрофлот-Норд) смогла рассчитаться с долгами и начать обновление парка воздушных судов.

В 2004г компанией перевезено 400 тыс. пассажиров, в 2005г – 800 тыс. Компания вступила в международную Ассоциацию авиакомпаний европейского региона (ERA), главные задачи которой: внедрение культуры безопасности полетов, единообразных правил полетов.

С 2007г авиакомпания стала участником международного проекта “Billing and settlement plans Nordic and Baltic” (План предъявления счетов и урегулирование расчетов) подписав договор с Международной ассоциацией воздушного транспорта. Участие в проекте дает компании право продажи авиабилетов при сотрудничестве с аккредитованными агентствами на территории трех скандинавских стран – Швеции, Дании, Норвегии.

Сегодня главная цель компании Аэрофлот Норд – завершение к 2010г технической модернизации (См. Раздел 7 **Стратегическое развитие транспортной инфраструктуры**) и доведение пассажиропотока до 2 млн. в год.

Воздушные связи в направлении запад-восток на территории Баренц Региона развиты недостаточно. Отсутствуют сообщения между городами Петрозаводск, Архангельск и Сыктывкар. Единственная функционирующая связь данного направления – это маршрут Архангельск – Мурманск и Архангельск - Н-Мар. Полет из Архангельска в Сыктывкар совершается через С-Петербург.

С 2000г состояние воздушных связей направления запад-восток еще ухудшилось. Было ликвидировано международное направление Архангельск – Мурманск – Рованиemi (Финляндия) – Лулео (Швеция), что прервало связь между Швецией, Финляндией и Россией. Одна из основных причин – ужесточение европейских требований к безопасности и экологичности воздушных судов, которым не могли соответствовать самолеты Ан-24, использованные российским перевозчиком.

Единственная существующая международная связана территории Баренц

Региона – Архангельск-Мурманск-Тромсе (Норвегия).

Интерес компании «Аэрофлот Норд» вызывают больше маршруты в направлении север-юг.

Аэрофлот-Норд реализует программу модернизации парка воздушных судов и приобретение Boeing 737–500 как более экономичных судов, что позволит расширить географию полетов. В настоящее время в эксплуатации компании находится 28 воздушных судов, в т.ч. 5 Boeing.

Рассматривается открытие маршрутов в Карелию (Петрозаводск) и Коми (Сыктывкар).

В 2007г планируется провести маркетинговые исследования в Финляндии и в России для выявления большего числа потенциальных пассажиров для возобновления полетов по маршруту Архангельск – Мурманск – Рованиemi (Финляндия). Для повышения рентабельности маршрута необходимо реализовать потенциал туризма обеих стран. Поэтому целесообразно наладить сотрудничество авиаперевозчика с туристическими компаниями Архангельска и Мурманска. Важным фактором, препятствующим развитию туристических авиасообщений между Россией и Финляндией, является отсутствие в Архангельске консульства стран ЕС, например, Финляндии или Швеции.

Усиление конкуренции на рынке авиаперевозок в Баренц Регионе

Присутствие в Баренц Регионе других авиакомпаний усиливается. Шведская компания Barents Airlink получила разрешение от российских властей на открытие рейсов между Киркинесом и Мурманском.

«Barents Airlink» сегодня летает по маршрутам Лулео-Кируна-Тромсе и Лулео-Мурманск. Планируется продление маршрута Лулео-Мурманск до Киркинеса. Сообщение будет открыто в начале 2007г в случае получения норвежской лицензии. Рейс будет выполняться три раза в неделю. Пассажиры, прибывающие из Мурманска в Киркинес, смогут следовать в Осло рейсом компании SAS Brotens, а пассажиры, прибывшие в Киркинес из Осло утренним рейсом, смогут воспользоваться обратным рейсом Barents Airlink до Мурманска. На сегодня между Мурманском и Северной Норвегией есть только один авиарейс по маршруту Архангельск-Мурманск-Тромсе, который обслуживается компанией Аэрофлот-Норд.

Баренц Секретариат провел исследование, выявившее растущую заинтересованность в сообщении между Мурманском и Киркинесом. Barents Airlink - не единственная компания, желающая обслуживать это сообщение. За лицензией обратились также компании Widero и Aetex. За разрешением на установление регулярных рейсов между Мурманском и Осло обратилась компания Norwegian Air Shuttle, интерес проявлен также SAS Brotens. По существующим правилам разрешение может получить только одна компания. Интерес к Мурманскому направлению связан с ростом интереса к Крайнему Северу и Баренцеву морю как к региону экономического роста с началом



освоения шельфовых месторождений. Основным центром развития перспективных воздушных сообщений в Баренц Регионе становится Мурманск, как часть стратегии Минтранса РФ по развитию Мурманского транспортного узла.

В республике Карелия Руководство Костомукшского горно-обогатительного комбината «Карельский окатыш» и руководство города Костомукши приняли совместное решение о возобновлении работы местного аэропорта. Основной инвестор – «Карельский окатыш», входящий в «Северсталь Групп». Готовность взять на себя часть расходов выразило и правительство республики Карелия.

Опрос, проведенный среди местного населения, показывает востребованность авиатранспорта, ввиду удаленности Костомукши от других городов. Например, путь до С-Петербурга по автодороге занимает 12 часов, по железной дороге – 22 часа. Кроме этого, для Костомукши важна имиджевая составляющая т.к. развитая транспортная инфраструктура дает дополнительный толчок развитию города, способствует активизации инвестиционной деятельности в других секторах.

Для возобновления работы аэропорта необходимо установить досмотровое оборудование, коммуникационное и метеорологическое оборудование, а также наладить топливное обеспечение. Ведутся переговоры с компаниями, готовыми осуществлять полеты из Костомукши и реализовывать технические мероприятия. На весну 2007г запланирован первый демонстрационный рейс на маршруте С-Петербург – Костомукша.

Некоторые факты по перспективам развития основных аэропортов на российской стороне Баренц Региона приведены в **Таблице 72**:

Таблица 72 Состояние дел и перспективы развития основных аэропортов на российской стороне Баренц Региона

Аэропорт	Состояние
Мурманск	Авиарейсы в направлении запад-восток: Архангельск-Мурманск выполняется дважды в неделю Мурманск – Киркинес выполняется четыре раза в неделю В 2005-06 были расширены зона досмотрового контроля пассажиров и багажа, предусмотрена реконструкция покрытия аэродрома, меры для повышения безопасности полетов. Перспективы развития – узловой аэропорт для внутренних и международных авиалиний.
Петрозаводск	Аэропорт Петрозаводска обслуживает регулярные и чартерные рейсы в Москву, С-Петербург, Костамукшу, Череповец, Хельсинки, на Соловецкие острова. В 2006г Верховным судом республики Карелия

	деятельность аэропорта г.Петрозаводска была приостановлена из-за отсутствия необходимых сертификатов и лицензий.
Архангельск	В 2003г взлетно-посадочная полоса аэропорта Архангельск была допущена к эксплуатации по 1 категории Международной организации гражданской авиации (ИКАО). В 2004г заменено светосигнальное оборудование взлетно-посадочной полосы. Сдерживающим фактором для развития аэропорта Архангельск является недостаточная пропускная способность терминала, рост пассажиропотока – 5-8% в год. Запланировано строительство нового терминала на 300 чел/час с телескопическими трапами. Стоимость проекта – \$12.5 млн. Перрон – износ 90%, строительство нового перрона \$4 млн. Подготовлено инвестиционное предложение на реконструкцию аэропорта в аэропорт международного класса. Цель обслуживание российских и зарубежных воздушных судов любого типа, включая большегрузные до 400т. Аэропорт Архангельска отнесен к стратегическим объектам, и поэтому его приватизация невозможна. Принадлежность инфраструктуры к объектам федеральной собственности сдерживает его развитие. Северные небольшие аэропорты Архангельской области Лешуконское и Мезень – имеют проблемы сертификации.
Сыктывкар	Действующий аэропорт Сыктывкара находится в черте города. С 1982 года ведется строительство нового аэропорта на новом месте (Соколовка). Готовность объекта – 80%. Перспектива – крупный региональный центр воздушной системы организации воздушного движения в СЗФО федерального значения. Перспективная мощность – 17 тыс.т и 2.2 млн пассажиров (600 пассажиров в час.)

Маршрут Архангельск - Нарьян-Мар:

Расстояние от Архангельска до Н-Мара по воде – 1097 км, а по воздуху – 650 км. Воздушное сообщение открыто в 1940г. Сейчас это сообщение приобретает растущее значение. Маршрут Н-Мар - Архангельск продлен как до Москвы, так



и до С-Петербурга. Сейчас на маршруте совершается более 10 рейсов в неделю. В 2006г начаты полеты по маршруту Москва – Архангельск - Н-Мар – Архангельск - Москва на самолете Boeing 737–500. С введением более экономичного судна стоимость билетов удалось снизить почти вдвое.

Схема 18 иллюстрирует географию действующих маршрутов в Баренц Регионе.



Схема 18 Схема авиамаршрутов в Баренц Регионе

5.5.8 Телекоммуникации

Фиксированная связь

Мурманская область: Мурманский филиал ОАО «Северо-Западный Телеком» - ведущий оператор связи на Кольском полуострове, на чью долю приходится свыше 90% рынка связи в области. Филиал предоставляет весь спектр телекоммуникационных услуг.

Емкость телефонной сети составляет 308,9 тысяч номеров. По уровню развития телекоммуникаций Мурманская область опережает общероссийские показатели. На 100 жителей приходится 35,9 телефонных аппарата. Уровень оцифровки телефонной сети области в целом составляет 70%, в Мурманске – 92%.

В области построена цифровая транспортная сеть, соединившая все города. Каналы, образованные цифровыми системами передачи, составляют 99% от общей протяженности.

В рамках реализации федеральной программы «Электронная Россия» филиал

внедряет инфокоммуникационные услуги. Ввод в эксплуатацию мультисервисной сети связи позволил расширить доступ пользователям к современным информационным технологиям.

Участвуя в реализации национального проекта "Образование", ОАО "Северо-Западный Телеком" совместно с компанией РТКОММ подключают к сети Интернет 245 образовательных учреждений.

В структуру филиала входят четыре узла, образованные по функциональному принципу: Коммерческий узел электросвязи, Технический узел электросвязи, Узел обеспечения производства и Автобаза.

Филиал предоставляет услуги:

- местная и внутризоновая телефонная связь;
- доступ к услугам междугородной (международной) телефонной связи операторов дальней связи;
- телеграфная связь, передача данных и услуги телематических служб;
- справочно-информационные услуги;
- услуги мультисервисной сети;
- предоставление в аренду физических цепей, каналов и трактов связи, включая каналы вещания;
- трансляция звуковых программ по сети проводного вещания;
- услуги подвижной связи.

Республика Карелия: Карельский филиал ОАО "Северо-Западный Телеком" одно из крупнейших предприятий Карелии. Компания обеспечивает пользователей Республики услугами электросвязи. Основными видами деятельности компании являются:

- [Услуги местной телефонной связи;](#)
- Доступ к услугам междугородной и международной телефонной связи операторов дальней связи;
- [Услуги по передаче данных и телематических служб;](#)
- [Услуги доступа в интернет;](#)
- Предоставление в аренду каналов и физических цепей;
- Трансляция звуковых программ по проводному вещанию.

Архангельская область: Архангельский филиал ОАО «Северо-Западный Телеком» - ведущий оператор связи в Архангельской области, предоставляющий как традиционные [услуги](#) связи, так и новейшие услуги на базе современных технологий. Филиал развивает и модернизирует сеть связи общего пользования, вводит в эксплуатацию новые цифровые станции и внутризоновые каналы, строит наложенные цифровые сети связи (ISDN, ATM), а также сеть цифровых спутниковых каналов.

На сети связи филиала функционируют 551 АТС, в числе которых декадно-шаговые, координатные, квазиэлектронные и электронные общей



монтированной емкостью более 388 тысяч телефонных номеров. На 100 жителей области приходится 28 телефонных аппаратов.

Архангельский филиал - крупнейший интернет-провайдер региона и единственный, организующий «последнюю милю» к потребителям интернет-услуг на территории всей области. Количество абонентов сети «Артеком-Интернет» на настоящее время превышает 65 тысяч, что составляет 93% рынка Интернет услуг региона, общая емкость коммутируемого доступа 600 линий. Количество портов сети АТМ для подключения абонентов по технологии ADSL – 2304.

В рамках реализации федеральной программы «Электронная Россия» филиал обеспечил массовый доступ северян в сеть интернет, а также условия для работы интернет-провайдеров на всей территории области. К сети «Артеком-Интернет» подключено более 700 бюджетных учреждений области.

Республика Коми: Коми филиал ОАО «Северо-Западный Телеком» является крупнейшим оператором связи в регионе. Доля на рынке услуг связи составляет 91%. В структуру филиала входят 4 узла связи. Монтированная емкость телефонной сети по данным на декабрь 2005г составляет 322 тыс. номеров. Уровень оцифровки телефонной сети составляет 76 %.

В Республике создан цифровой фундамент для дальнейшего развития связи. Построена волоконно-оптическая линия связи Сыктывкар-Ухта-Печора-Инта общей протяженностью более 800км.

Построено 47 цифровых телефонных станции. Сегодня они действуют во всех городах и районных центрах региона.

Приоритетным направлением является предоставление всем жителям региона услуг связи европейского уровня.

В 2005г продолжилось строительство мультисервисной сети. В городах и районных центрах организованы узлы широкополосного доступа. Более 1. 2 тыс жителей пользуются высокоскоростным доступом в интернет по технологии ADSL. В 2006г такая возможность появилась у абонентов, живущих в других городах и районных центрах региона. По-прежнему популярным остается коммутируемый доступ в интернет – количество пользователей этой услугой достигло 30 тыс человек. Основные виды деятельности Коми филиала ОАО «Северо-Западный Телеком»:

- доступ к услугам междугородной (международной) телефонной связи операторов дальней связи;
- внутризоновая телефонная связь;
- городская телефонная связь;
- сельская телефонная связь;
- документальная электросвязь (телеграф, факсимильная связь);
- передача данных, услуги телематических служб.

Мобильная связь

Уже третий год подряд российский рынок телекоммуникационных услуг растет на 40%. Основной рост обеспечивается мобильной связью. Абонентская база российских сотовых компаний уже три года прирастает на 100%.

В настоящее время на Северо-Западе основной объем услуг мобильной связи предоставляют 3 крупных оператора сотовой связи: Мегафон, МТС и Билайн.

ОАО «Мегафон»

Главная роль в формировании общероссийского оператора принадлежит одному из лидеров российского рынка сотовой связи на Северо-Западе – петербургской компании "Северо-Западный GSM" (1993). В 1999г количество абонентов Компании превысило 100 тыс. человек. К этому времени сеть "Северо-Западного GSM" охватила Санкт-Петербург, Ленинградскую область и стала распространяться на северные территории. В 1999г "Северо-Западный GSM" заключил роуминговые соглашения со всеми странами Европы. Ассортимент дополнительных услуг оператора впервые в стране дополнился услугой "WAP-доступ в интернет". В 2002г количество абонентов "Северо-Западного GSM" превысило миллион человек. С 2002г торговая марка "Мегафон" заменила "Северо-Западный GSM".

Акционерами ОАО "Мегафон" являются: ОАО "Телекоминвест" (31,3%), Sonera Holding B.V.(26%), ООО "ЦТ-Мобайл" (25,1%), Telia International AB (6,37%), Telia International Management AB (1,73%), IPOC International Growth Fund Limited (8,0%) и ООО "Контакт-С" (1,5%)

ОАО "Мегафон" - лидирующая компания на Северо-Западе. В 2002г Северо-Западный филиал ОАО "Мегафон" начал работы по внедрению в сети технологии GPRS (системы пакетной передачи данных), позволяющей получать доступ к ресурсам интернет и электронной почты на гораздо более высокой скорости, а также MMS (сервиса мультимедийных сообщений).

"Мегафон" - лидер российского рынка телекоммуникаций по географии международного роуминга. Сегодня для абонентов сети "Мегафон" действует автоматический международный роуминг с 314 операторами мобильной связи в 165 странах мира. Кроме того, абоненты "Мегафон" могут воспользоваться услугами международного GPRS-роуминга в сетях 7 операторов в 6 странах мира.

ОАО «Мобильные ТелеСистемы» (МТС)

ОАО «Мобильные ТелеСистемы» (МТС) — крупнейший оператор сотовой связи в России и странах СНГ, обслуживающий более 72 млн абонентов. Лицензионный портфель МТС включает большинство регионов России, Украину, Белоруссию, Узбекистан и Туркменистан, а население, проживающее в зоне действия сети МТС, составляет более 230 млн человек.

В 2005г было открыто 86 новых салонов по всей России, из них 64 в городах, где



ранее не было представительства компании. В 2006г планировалось расширить сеть салонов до 545. Благодаря широкой зоне покрытия собственной сети и набору роуминговых соглашений абоненты МТС остаются на связи в более чем 190 странах мира. GPRS-роуминг МТС доступен в 97 странах. МТС является одной из компаний — «голубых фишек» российского рынка акций и входит в десятку крупнейших операторов мира по размеру абонентской базы.

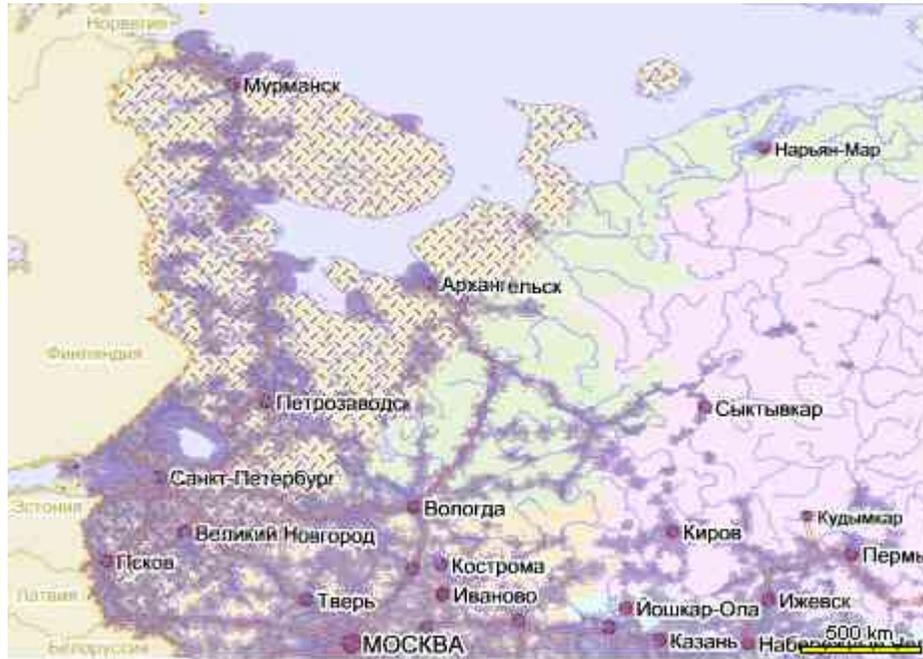


Схема 19 СЗФО: Зона покрытия мобильной связью в СЗФО

Телекоммуникации и придорожный сервис

Пример 1: Компания «Лукойл – Северо – Западнефтепродукт», совместно с телекоммуникационным оператором МедиаСети, в 2006г открыли первую точку беспроводного доступа в интернет на одной из своих АЗС на Пулковском шоссе. В ближайшее время планируется организовать зоны Wi-Fi еще на нескольких АЗС, а потом будет принято решение об открытии точек доступа на всех российских АЗС ЛУКОЙЛа.

Пример 2: Крупные инвестиции идут в волоконно-оптическую инфраструктуру. До середины 90х годов магистральными волоконно-оптическими каналами связи владел фактически один «Ростелеком». Затем направление Москва — Хельсинки,

самый короткий путь на Запад, стали осваивать другие компании — свою «оптику» построили и СП «Раском», и финская Sonera. Дальше за дело взялось МПС и проложило вдоль железных дорог оптическую сеть, протяженность которой - 45 тыс. км. Сейчас этой сетью владеет ОАО РЖД, а услуги предоставляет компания «Транстелеком».

GPS – навигация

История современной автонавигации берет начало в 1978г после запуска на орбиту первого спутника американской навигационной системы NAVI-STAR-GPS (Global Positioning System – Глобальная система определения положения в пространстве). Принцип работы системы:

- Расположенный на земле GPS-приемник, принимает сигналы нескольких спутников, вычисляет расстояние до каждого из них и определяет координаты. Чтобы определить ширину и долготу, необходимы сигналы с трех спутников, а для определения еще и высоты над уровнем моря – с четырех;
- Орбиты GPS-спутников синхронизированы таким образом, чтобы над требуемой территорией всегда находилось не менее четырех спутников для передачи сигналов.

Сравнение существующих систем глобальной навигации приведено в **Таблице 73**.

Технологии спутниковой навигации приобретают все более важное коммерческое значение. Первые навигационные системы для автомобилей были созданы в моторизированной Европе. При наличии электронных карт и программ маршрутизации эти системы позволяют экономить до 50% времени при поездках в незнакомые места и при перемещении в мегаполисах.

Навигация помогает:

- Оптимизировать маршруты и сокращать время в пути,
- Организовывать дорожное движение и снижать дорожную перегруженность,
- Экономить топливо,
- Снижать негативное воздействие дорожного движения на окружающую среду.

Сегодня в Японии практически каждый автомобиль оснащен компьютерной картой, подключенной к системе GPS, позволяя определить местонахождение автомобиля и просчитать наиболее выгодный маршрут. Данные GPS используют компании мобильной связи для определения местонахождения клиентов.



Японское правительство приняло решение об оснащении всех сотовых телефонов устройствами, позволяющими в случае экстренных обстоятельств точно определить местонахождение человека.

Компания Sony выпустила на рынок навигационную систему HDD AV Navi System. Ее главное отличие от существующих систем – трехмерность карт городов. Поисковая система Google и американский филиал концерна Volkswagen объединили усилия для создания навигационной системы будущего.

По скромным оценкам специалистов, уже сегодня доходы мирового рынка глобальной навигации превышают \$15 млрд в год.



Таблица 73 Сравнение существующих систем глобальной навигации

Американская навигационная система NAVI-STAR-GPS (Global Positioning System)	Европейская система спутниковой навигации GALILEO	Российская глобальная спутниковая радионавигационная системы система ГЛОНАСС
<p>США создавали систему навигации для нужд обороны, однако спутники генерируют не только кодированные сигналы, но и общедоступные.</p> <p>Двойное назначение системы создает риск, что при обострении международной ситуации передача открытых сигналов прекращается, и такие прецеденты имели место во время операции «Буря в пустыне».</p> <p>Поэтому многие страны, опасаясь, разрабатывают собственные системы спутниковой навигации.</p> <p>Система состоит из 24 спутников.</p> <p>Срок службы спутников (сегодня их более 30) составляет 10 лет, поэтому группа спутников регулярно пополняется.</p>	<p>ЕС принял решение о создании независимой системы спутниковой навигации Galileo. Ее запуск намечен на 2008г. Система будет включать 30 спутников. Инвестиции в проект – 3.4-3.6 млрд Евро. Проект позволит создать целую отрасль новых услуг с оборотом до 9 млрд Евро в год и занятостью до 100 тыс. человек.</p> <p>Выделить такие инвестиции непросто и ЕС готовы подключать другие страны. Например, Китай уже обязался вложить в проект 230 млн долл.</p> <p>Россия предложила использовать свои спутники для испытания европейской техники с перспективой объединения систем Galileo и ГЛОНАСС и получение доступа к коммерческим проектам.</p> <p>Участие в проекте Galileo заставило Россию и Китай отказаться от первоначальных планов разработки совместной системы навигации и вместе подключиться к европейской системе.</p> <p>Заинтересованность в проекте проявляют Индия и Израиль.</p> <p>Все выпускаемые европейские автомобили снабжены бортовыми компьютерами и системами навигации, которые обеспечивают штурманское сопровождение и позволяют оптимизировать маршрут движения за счет актуальной информации о дорожной ситуации. Свыше 5 млн км дорог Западной Европы оцифровано для целей автодорожной навигации и представлено в виде электронных дорожных карт.</p>	<p>Россия как космическая держава имеет свою систему спутниковой навигации ГЛОНАСС. Первый спутник системы был запущен в 1982г, в 1993г система была сдана в эксплуатацию. Сегодня система недосчитывается нескольких спутников, необходимых для бесперебойной работы.</p> <p>Восстановление системы запланировано к концу 2007г.</p> <p>В 2006г Министерство обороны России сняло ограничения на точность определения координат и спутниковая система навигации ГЛОНАСС теперь должна стать доступной для гражданских потребителей. Принята федеральная программа по использованию глобальной спутниковой радионавигационной системы ГЛОНАСС в интересах глобальных потребителей.</p> <p>Число спутников - 17. Такого количества еще недостаточно для глобального покрытия земного шара. Для обеспечения 100% непрерывной навигации на территории России, количество спутников должно быть 18, а для непрерывной навигации по всему земному шару – 24.</p> <p>В национальном масштабе система ГЛОНАСС должна заработать к концу 2007г, а в мировом – в 2009г. Это позволит на равных конкурировать с США, чьи навигаторы GPS пока остаются монополистами.</p> <p>Система ГЛОНАСС предназначена для определения с помощью портативных спутниковых навигаторов местоположения и скорости движения морских, воздушных и сухопутных объектов с точностью до 1 м.</p> <p>Однако в России не существует массового производства необходимой недорогой аппаратуры для автонавигации, работающей с системами ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS.</p>

Препятствия для распространения глобальной навигации на российской территории

Лишь в 2005г в Минтрансе РФ состоялся первый семинар, посвященный государственной политике в области автонавигации. На нем впервые прозвучали слова в поддержку развития рынка автонавигации и была обозначена роль частного бизнеса в этой сфере.

В России развитию рынка программного обеспечения и систем навигации препятствует ряд сложностей и противоречий российского законодательства в

области геодезии и картографии, согласно которому точность определения координат должна иметь погрешность не ниже 30м. В противном случае, на точность определения координат надо получать лицензию. Высокая погрешность координат не позволяет использовать эти системы в условиях городов, где геометрические параметры улиц (ширина проезжей части, габариты мостов, параметра перекрестков и т.д.) мельче установленной погрешности. С формальной точки зрения каждый владелец автомобиля с навигационной системой должен иметь лицензию учреждения «Роскартография» на



определение координат. Существует жесткая монополия «Роскартографии» на составление точных электронных карт местности. Карты, необходимые для автонавигации масштаба 1:10000 или 1:25000 практически недоступны.

Федеральная служба геодезии и картографии начала реализацию программы создания электронных карт для открытого пользования. Однако полноценный автонавигационный сервис тормозится отсутствием подробных планов городов и дорог с указанием дорожных знаков, разметки, направлений движения и т.д.

Простого появления доступных электронных карт местности для развития систем автонавигации недостаточно. Информация должна актуализироваться, но системы мониторинга дорожной информации в России практически нет, как и нет пока планов по ее созданию.

Фактически рынок систем автонавигации в России отсутствует. Нет пока и устойчивого спроса на автонавигационные системы. Бортовой комплект аппаратуры хорошего производителя стоит \$1.5-3.0 тыс. и выше. При стоимости отечественного автомобиля до \$10 тыс. – установка бортового компьютера – слишком дорогостоящий тюнинг к базовой комплектации.

На рынке появились переносные системы по цене \$500-800, но нет российских карт для этих систем. Альтернативными направлениями развития GPS-навигации сегодня в России являются:

- 1 Приемник GPS, подключенный к карманному персональному компьютеру (КПК). В память компьютера заносится карта, а специальное программное обеспечение позволит иметь функции бортового GPS-навигатора. Цена комплекта – около 30 тыс. руб. Российские разработчики создали картографические программы для спутниковой навигации на основе КПК и даже сами электронные карты. Стоимость карт, в среднем, составляет 1200-1300 руб, однако пользоваться такими комплектами можно только в Москве, Московской области и в С-Петербурге.
- 2 Использование возможностей мобильного телефона, современные модели которого по ресурсам не уступают КПК. Вычислить координаты мобильных телефонов с точностью до нескольких десятков метров нетрудно, поэтому операторы сотовой связи стали предлагать услугу «Мобильное позиционирование».

В России пока эти решения пока не получили широкого распространения, кроме одной - мониторинг и охрана транспортных средств.

Вывод: Пока российские системы наземной навигации гражданским лицам практически недоступны, а при использовании зарубежных систем действуют ограничения. Автодорожные перевозки нуждаются в современных навигационных технологиях, но из-за существующих ограничений российский рынок услуг автонавигации существует только в узких периферийных нишах.

Согласно транспортной стратегии – к 2010г основой дорожной навигации

контейнерных потоков станут спутниковые системы. К 2007г охват спутниковыми навигационными системами территории России должен составить около 18 млн. км².

Информационное обеспечение хозяйственной деятельности в Арктике

В январе 2006г опубликовано решение администрации США о начале разработки нефтегазовых месторождений в штате Аляска, которые до сих пор считались стратегическим запасом страны. Активизирован сбор информации. Для детального изучения условий Арктики и информационного обеспечения освоения шельфа применяется информация спутников дистанционного зондирования, оснащенных аппаратурой для всепогодных измерений. Результаты:

- По данным исследований NASA за последнее десятилетие удвоилась скорость таяния ледников в Гренландии, что связывается с глобальным потеплением. Такой результат дает обработка космических радиолокационных изображений, полученных со спутников ERS-1 ERS-2 в 1996, RADSTAR-1 (Канада) в 2000 и 2005, RF-Envisat-1 в 2005. Спутники позволяют определять изменения высоты ледников с точностью до сантиметров. Площадь изучения составила 75% ледового щита Гренландии (1.2 млн кв.км). Суммарные потери ледяного панциря возросли с 96 куб.км в 1996г до 220 куб.км в 2005г.
- Эти новые данные говорят о более значительном влиянии таяния ледового щита Гренландии на поднятие уровня мирового океана.
- Другое следствие глобального потепления – сокращение площади и уменьшение толщины многолетних льдов Арктики. Скорость исчезновения арктических льдов составляет 8.5% за десятилетие. В августе 2005г российское научно-экспедиционное судно впервые в истории исследований Арктики достигло Северного полюса без ледокольного сопровождения.

Прогнозы: Через 5-10 лет Северный морской путь в Арктике будет открыт на протяжении двух летних месяцев даже для движения судов не усиленного ледового класса. Открываются возможности разработки шельфовых арктических месторождений и транспортировки сырья в страны Азии, Америки и Европы по наикратчайшему пути. По-мнению моряков, работающих в Арктике, наряду с потеплением наблюдается учащение сильных штормов.

Риск: На сегодняшний день у России, планирующей активную деятельность на арктическом шельфе и на трассе Северного морского пути, нет аппаратов для проведения исследований из космоса, аналогичных североамериканским.

Вывод: Россия, являясь космической державой, не готова к освоению нового перспективного рынка космического мониторинга за ледовой обстановкой в



районах освоения арктического шельфа и информационного обеспечения транспортной деятельности на направлении Северного морского пути и

6.1 Аварийность на транспорте

Число происшествий на транспорте в России в 2004г. приведено в **Таблице 74**.

Таблица 74 Число происшествий и численность пострадавших в происшествиях с подвижным составом в РФ

Виды транспорта	Число происшествий		Пострадало, человек			
	2000	2004	Погибло		Ранено	
			2000	2004	2000	2004
Ж/дорожный	7	4	3	1	5	2
Автомобильный	158 000	209 000	29 600	34 500	179 400	251 400
Водный	22	43	8	14		7
Воздушный	17	17	20	50		

Вывод: Число происшествий на транспорте, число погибших и раненых растет. Тенденция сохранилась в 2005 и 2006гг.

Подавляющая часть аварий на транспорте приходится на автомобильный транспорт. См. **Диаграмму 9**, которая иллюстрирует данные **Таблицы 74**.

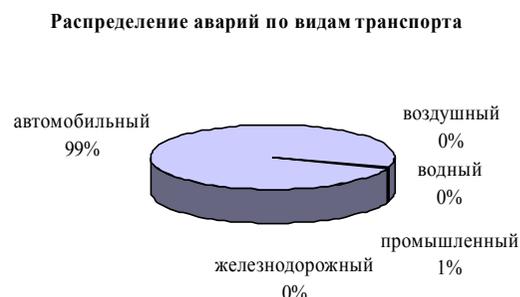


Диаграмма 9 Распределение ответственности за среднегодовое количество аварий среди видов транспорта в России за период 1992-2004гг.

Диаграмма 9 показывает, что основной «вклад» в аварийность на транспорте – «заслуга» автомобильного транспорта. Поскольку уровень автомобилизации в России растет быстрыми темпами (в среднем темпы роста численности автомобилей в России увеличивается на 11% ежегодно), то можно прогнозировать пропорциональный рост количества ДТП, если не предпринимать усилий по сдерживанию роста аварийности и тяжести их

направлениях транзитных транс-континентальных маршрутов.

6. ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

последствий. Аварийность на автомобильном транспорте – проблема, занимающая одно из ведущих мест в ряду социально-экономических и демографических национальных проблем всех стран. Дорожная аварийность означает колоссальный экономический ущерб. Величина ущерба от аварийности на транспорте приведена в **Таблице 75**.

Таблица 75 Величины негативных внешних транспортных факторов в ЕС и РФ, % от ВВП

Внешние транспортные факторы и их доля в составе общих транспортных затрат Сообщества	Средняя величина для стран ЕС *	Средняя величина для России	Средняя величина для крупных российских городов
Транспортная перегруженность (48.8%)	2.0	6.7	7.3
Аварийность (36.6%)	1.5	5.0**	5.5
Негативное влияние на окружающую среду (14.6%)	0.6	2.0	2.2
В том числе: Загазованность (9.8%)	0.4	1.3	1.5
Шум (4.8%)	0.2	0.7	0.7
Итого (100%)	4.1	13.7	15.0***

* - Изучения OECD, *Bulletin of the EU, Supplement 2/96, European Commission «Towards fair and efficient pricing in transport. Policy options for internalizing the external costs of transport in the European Union»*

** - Данные по ДТП, Государственная концепция транспортной безопасности в России (июль, 2005). Величины других внешних транспортных факторов рассчитаны с использованием соотношений выявленных в изучении OECD.

*** - Данные НИИАТ, Москва

Вывод: Негативные внешние транспортные факторы вызывают значительные экономические издержки для сообщества и, особенно, на подходах к крупным городам и в самих городах. Эти факторы препятствуют экономическому развитию. Самый «дорогостоящий» фактор – транспортная перегруженность (дорожные пробки), который всегда сопровождается двумя другими факторами – дорожной аварийностью и негативным влиянием на окружающую среду и



здоровье. Величина негативного воздействия остальных внешних транспортных факторов (аварийность, воздействие на окружающую среду) во многом зависят от степени перегруженности транспортных инфраструктур. Эта связь внешних факторов означает, что мероприятия, направленные на сдерживание дорожной перегруженности косвенно содействуют снижению аварийности и воздействию транспорта на окружающую среду. Это означает необходимость:

- Учета внешних транспортных факторов совместно, в рамках системного подхода, что позволяет применять более широкий набор инструментов при одновременном воздействии на каждый из негативных внешних факторов;
- Партнерства организаций, ответственных за контроль каждого из негативных внешних транспортных факторов – как первое необходимое условие для обеспечения высокого качества жизни в сообществе;
- Системного подхода, повышающего эффективность ресурсов, направляемых на снижение негативных транспортных факторов;
- Оценки экономического ущерба и экономических выгод сообщества от мероприятий, направленных на снижение негативных транспортных факторов.

Особенно велико тормозящее перегруженности и ее последствий (аварийности и негативного воздействия на окружающую среду и здоровье) на экономики развивающихся стран, которые не имеют достаточных ресурсов и опыта для проведения системных мероприятий по снижению перегруженности транспортных инфраструктур и ее последствий.

Средний уровень автомобилизации в российских территориях Баренц Региона составляет 46% от среднего уровня автомобилизации Северных стран, однако риск погибнуть в ДТП выше в 3.4 раза. (См. гл. 4.6 **Баренц Регион: некоторые социально-экономические показатели территорий в зоне влияния Серного транспортного коридора**).

Диаграмма 10 иллюстрирует статистику по числу погибших в дорожно-транспортных происшествиях на фоне уровней автомобилизации в территориях Баренц Региона в 2004г.

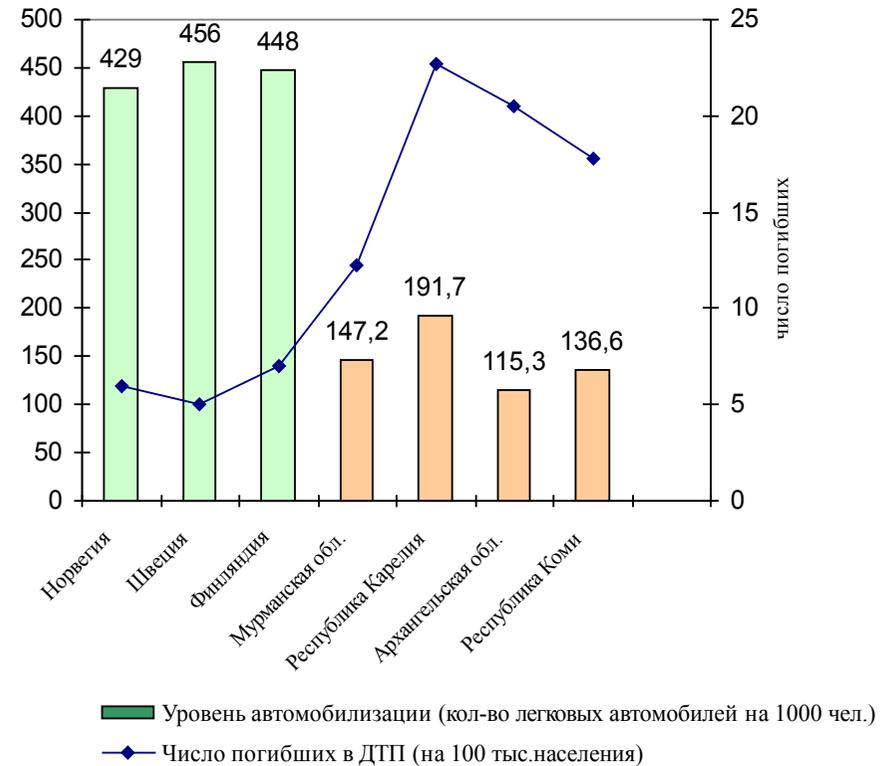


Диаграмма 10 Статистика числа погибших в ДТП на фоне уровней автомобилизации в территориях Баренц Региона, 2004г.

Примечание: В России погибшим считается человек, скончавшийся в течение 7 суток после ДТП. В странах ЕС этот срок составляет 30 суток. Если «применить» европейский порядок учета к России, то статистика по числу погибших на российских дорогах будет еще более неблагоприятной.

Диаграмма 11 иллюстрирует изменение числа погибших в ДТП за период 2000-2004г на направлении Европа-Азия



◆ Количество погибших в ДТП за 2000 год (на 100 тыс. населения) ■ Количество погибших в ДТП за 2004 год на 100 тыс. населения

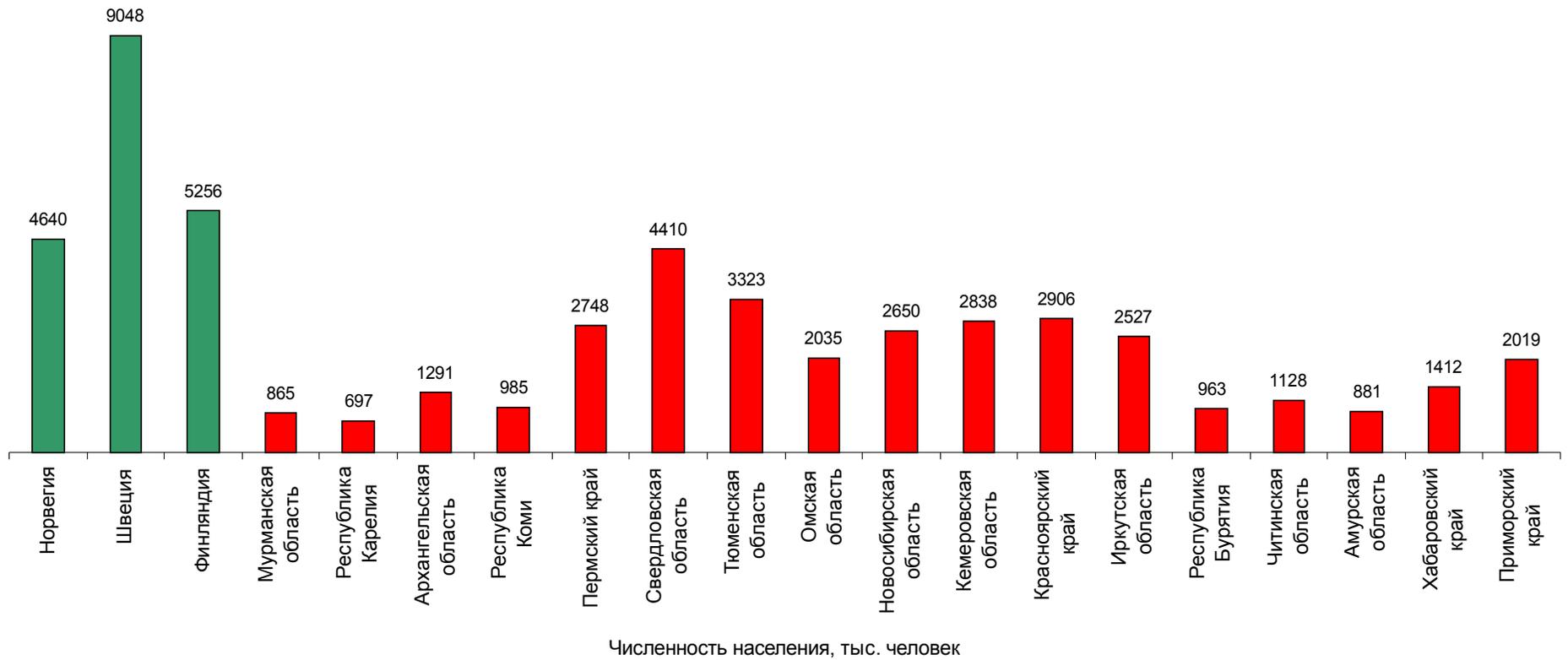
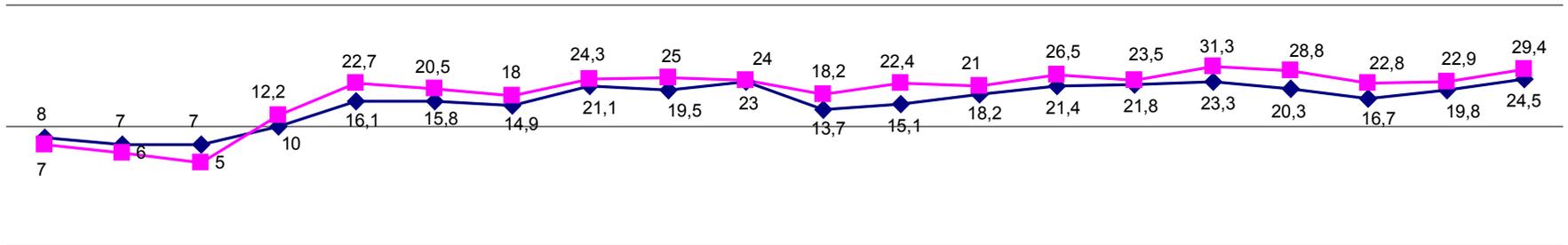


Диаграмма 11 Динамика изменения числа погибших в ДТП в территориях, расположенных на направлении транспортного коридора Европа – Азия, 2000-2004гг





Российские территории Баренц Региона сотрудничают с соседними Северными странами в области безопасности дорожного движения с 1998г.

За прошедший период реализован ряд проектов, в рамках которых партнеры из Северных стран оказывали российским коллегам техническую поддержку и передачу опыта в области безопасности дорожного движения. Проекты имели следующую направленность:

- Выявление участков концентрации ДТП на улично-дорожной сети,
- Экономическая оценка ущерба ДТП и обоснование инвестиций в мероприятия по повышению безопасности дорожного движения,
- Применение незатратного дорожного обустройства по сдерживанию скоростей движения (островки, развязки с круговым движением, хампы и т.п.),
- Распространение отражателей среди школьников для снижения риска ДТП с участием детей в темное время,
- Аудит дорожной безопасности,
- Снижение детского травматизма,
- Снижения риска ДТП по вине водителей в опасных состояниях,
- Продвижение средств пассивной безопасности (ремни безопасности, детские кресла, велосипедные шлемы и т.д.),
- Проектирование развязок с круговым движением,
- Подготовка сборников рекомендаций и принципов по снижению дорожной аварийности в населенных пунктах и на дорогах общего пользования,
- Деятельность организаций гражданского общества по разъяснительной и воспитательной работе с населением,
- Применение системного подхода в области повышения безопасности дорожного движения в Финляндии, Швеции и Норвегии.

Каждое из перечисленных направлений включало практические мероприятия в Мурманске, Петрозаводске, Архангельске, Сыктывкаре.

В результате реализованных проектов и предпринятых практических мер Архангельск смог подойти в 2006г к нулевому показателю детской смертности на дорогах города.

6.2 Негативное воздействие транспорта на окружающую среду и здоровье

Согласно заключению Министерства транспорта РФ: в рамках транспортной системы автомобильный транспорт также абсолютно доминирует и как источник негативного воздействия на окружающую среду и здоровье. Из всех техногенных источников загрязнений в целом доля автотранспорта в суммарных выбросах загрязняющих веществ в России составляет в среднем 45%, а в крупных городах – 80-90%.

Наряду с загрязнением воздуха отмечается рост загрязнения земель и водных источников отходами автотранспортной деятельности, дорожного содержания (соль), а также, рост шумового воздействия на здоровье населения.

По оценкам Минтранса РФ минимальная величина ежегодного экологического ущерба от функционирования автотранспортного комплекса РФ оценивается в \$4-5 млрд.

Деятельность железнодорожного транспорта на участках, не имеющих электрификации, также является сильным источником загрязнения окружающей среды.

Негативное воздействие транспорта на окружающую среду, в сочетании с природно-климатическими факторами, оказывает особенно неблагоприятное воздействие на здоровье населения северных территорий.

Негативное влияние транспорта иллюстрируются на примере Архангельской области, где железнодорожная инфраструктура не имеет полной электрификации.

Негативное влияние транспорта в Архангельской области

В Архангельской области валовой выброс по основным видам транспорта в 2004г составил 36, 17 тыс. т, из них 13 тыс. т – выбросы автомобильного транспорта и 21,44 тыс. т – выбросы железнодорожного транспорта. (См. **Таблицу 76**).

Таблица 76 Выбросы в атмосферу загрязняющих веществ различными видами транспорта в Архангельской области в 2004г (тыс.т)

Вид транспорта	СО оксид углерода	СН угле- водород	NOx оксиды азота	С сажа	SO2 сер- нистый газ	Всего
Ж/дорожный	10,375	2,92	3,987	1,675	2,478	21,4
Автомобильный	9,784	1,090	2,269	0,050	0,148	13,3



Морской	0,112	0,069	0,288	0,025	0,123	0,61
Внутренний водный	0,117	0,312	0,028	0,082	0,017	0,56
Воздушный	0,151	0,0592	0,0125	0,0005	0,00241	0,23
Итого:	20,539	4,4502	6,5845	1,8325	2,7684	36,2

Источник: «Справочник по удельным показателям выбросов загрязняющих веществ в атмосферу для некоторых производств – основных источников загрязнения атмосферы».

Графическая интерпретация данных таблицы представлена на **Диаграмме 12**.

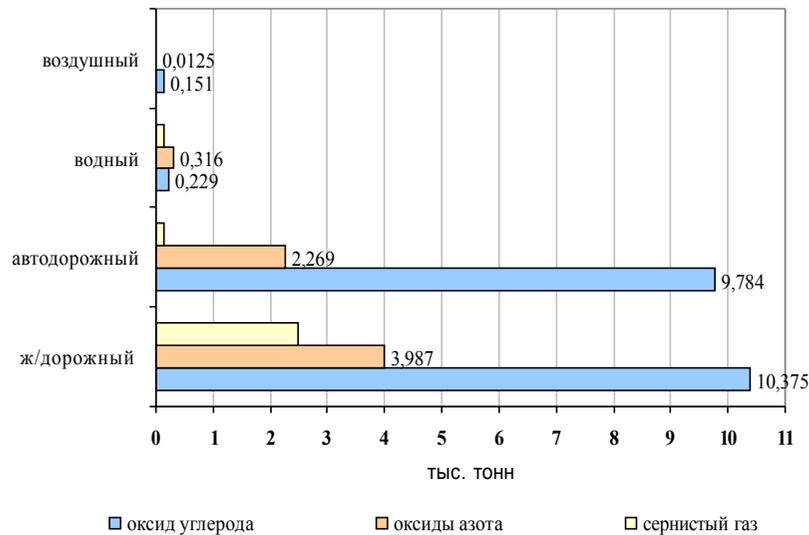


Диаграмма 12 Сравнение различных видов транспорта как источников загрязнения окружающей среды (Графическая интерпретация данных **Таблицы 75**).

Вывод: Электрификация железнодорожного транспорта на территории Архангельской области позволила бы значительно снизить негативное влияние транспорта на окружающую среду.

Направления улучшения экологической ситуации

По России:

- В 2006г в России вступил в силу новый технический регламент «О требованиях к выбросам загрязняющих веществ автомобильной техникой, выпускаемой в обращение на территории РФ». Согласно этому документу все автозаводы, расположенные на территории РФ, должны выпускать автомобили, соответствующие, как минимум, требованиям «Евро-2». Введение норм «Евро-3» с 2008г, «Евро-4» с 2010г, а «Евро-5» с 2014г оснащают и позволяют прогнозировать повышение спроса на чистые сорта бензина, а значит, повлияют на улучшение качества воздуха в городах. Тот факт, что европейским производителям с 2006г запрещено производить и реализовывать автомобили, не удовлетворяющие стандартам «Евро-4» также будет способствовать повышению качества российского парка транспортных средств. Данный факт свидетельствует о наличии пользы всепроникающей глобализации.

Польза от введения новых, более жестких стандартов огромна. Специалистами предполагается, что введение новых норм в Европе и в России может снизить выбросы вредных веществ в атмосферу российских городов в 10 раз.



Перевод внешних транспортных издержек во внутренние затраты пользователей

Транспорт, являясь необходимым условием существования и развития современного сообщества, одновременно является источником негативных внешних воздействий, создающих для сообщества экономические издержки.

Транспортные издержки имеют два вида:

- 1 Внутренние транспортные издержки – те, что покрываются самими пользователями, включая затраты на топливо, амортизацию транспортных средств, личный ущерб от ДТП, потери времени, потери груза и т.д.
- 2 Внешние транспортные издержки – те, что пользователь, как правило, не принимает во внимание и не компенсирует, например:
 - износ транспортных инфраструктур,
 - негативное влияние, оказываемое функционированием транспортных инфраструктур на окружающую среду,
 - издержки общества от ДТП (административные расходы, повреждения дорожного обустройства и т.д.),
 - потери времени других пользователей.

Полные транспортные издержки общества равны сумме внутренних и внешних транспортных издержек.

Каждый гражданин сообщества испытывает на себе непосредственное влияние внутренних издержек, а также, косвенное влияние внешних издержек (риск ДТП по вине других участников дорожного движения, риск заболеваемости от ухудшения качества окружающей среды, издержки от снижения мобильности из-за перегруженности дорожных сетей).

Вывод: Все более устойчивой тенденцией становится перевод негативных внешних издержек сообщества во внутренние затраты пользователей автотранспорта через сборы, дорожные пошлины, топливные акцизы, налоги на владельцев транспортных средств и т.д. Принцип: «платит тот, кто пользуется и причиняет ущерб» неизбежно становится нормой жизни цивилизованного сообщества. Принцип имеет тенденцию к распространению во всех странах.

Киотский протокол

Киотский протокол предусматривает использование рыночных механизмов регулирования объемов выбросов.

Предприятия Архангельской области совместно с «Центром экологических инвестиций» провели инвентаризацию выбросов парниковых газов. Уже сейчас Архангельские предприятия могли бы организовать продажу углеродных единиц. Заинтересованность в их приобретении высказало Датское агентство по охране окружающей среды. Сегодня наиболее активно квотированием парниковых газов занимаются целлюлозно-бумажные комбинаты. На Архангельском ЦБК внедрены технологии, позволившие сократить выбросы парниковых газов по сравнению с 1990г в 2.5 раза. Это стало следствием внедрения на комбинате энергосберегающих технологий.

Все страны, ратифицировавшие Киотский протокол до 01.01.2007г должны создать национальные системы инвентаризации выбросов и поглощения парниковых газов, а также, представить специальный доклад, содержащий сведения о выбросах парниковых газов за все годы, начиная с 1990г. На основании этих данных будет определена национальная квота на выбросы парниковых газов на первый бюджетный период 2008-1012гг и создан национальный регистр.

Экологические рейтинги

Показатели экологической ответственности производителей товаров и услуг в последние 15 лет стали одним из ведущих направлений конкуренции на мировых рынках. В 2003г состоялось подписание ведущими частными банками мира «Принципов экватора». Подписавшие «Принципы» частные банки (в настоящий момент почти 40 банков) занимают 75-80% объема рынка проектного финансирования в мире. Таким образом, фактически завершился период, когда частные банки могли финансировать крупные инвестиционные проекты в развивающихся странах по более низким критериям экологической ответственности, чем международные финансовые институты (IFC и EBRD).

Экорейтинги и индексы экологически ответственных компаний во всем мире помогают инвесторам ориентироваться на рынке.

Отраслевой экорейтинг – сведения об экологической политике, программе компании, планы реализации проектов в сфере экологии, статистическая отчетность по выбросам вредных веществ в атмосферу и водоемы.



Рейтинговая оценка присваивается на основе критериев:

- Экологичность сырья и производства,
- Экологический менеджмент,
- Прозрачность деятельности компании в сфере охраны окружающей среды,
- Обязательное страхование экологических рисков.

По каждому критерию выделяются группы количественных и качественных показателей, характеризующих тот или иной аспект общего подхода компании к вопросам экологии. После оценки групп показателей присваивается конечная рейтинговая оценка.

По мнению руководства предприятий, наиболее активно внедряющих чистые производства – вложенный в экологические мероприятия рубль дает двойной эффект: позволяет производству соответствовать стандартам развитого рынка и снижать потребление ресурсов. Все больше производителей начинает задумываться о минимизации воздействия на окружающую среду и главный стимулятор таких мыслей - стремление снизить потребление ресурсов. Однако перед предприятиями встает проблема – нехватка средств на реализацию серьезных экологических проектов.

Первые шаги в сфере экологии исключительно рентабельны, но чем дальше по этому путь будут идти компании, тем больше средств и сил от них будет требовать соблюдение высоких экологических стандартов. Причем, если предприятия стран ЕС могут рассчитывать на поддержку государства, то российскому бизнесу остается полагаться только на себя и инвесторов, предпочитающих вкладывать средства в экологически устойчивые компании.

Вывод: Отсутствие адекватного и современного государственного природоохранного регулирования в России привело к существенному ухудшению имиджа и репутации экологической ответственности российской экономики, российского бизнеса в целом и, в том числе транспорта. Очевидна необходимость опережающей про-активной, а не реактивной (реагирование, когда проблема уже встала в полный рост) государственной экологической политики Российской Федерации.

Учитывая все возрастающую долю транспортировки экологически опасных грузов (нефть, газ), наиболее актуальной становится задача создания системы обязательного страхования экологических рисков, экономических и финансовых механизмов компенсации потенциального ущерба для окружающей среды.



7 ЗОНА ВЛИЯНИЯ КОРИДОРА: СТРАТЕГИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

В табличной форме представлены основные проекты, реализованные за период 1995-2006гг, запланированные на период 2007-2010гг (краткосрочное планирование), на период 2011-2015гг (среднесрочное планирование) и период 2016-2035гг

(долгосрочное стратегическое планирование) на территориях, находящихся в зоне влияния Коридора.



7.1 Элементы инфраструктуры Коридора, реализованные за период 1995 - 2006гг.

Территории Виды транспорта	ФИНЛЯНДИЯ	МУРМАНСКАЯ ОБЛАСТЬ	РЕСПУБЛИКА КАРЕЛИЯ	АРХАНГЕЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ	РЕСПУБЛИКА КОМИ	Продление направления Коридора на восток (Урал, Сибирь)
Морские порты	Развитие интермодальных терминалов и технических мощностей портов Оулу, Торнио, Кеми, Раахе, Коккола, Каоайоки, Пиетарсари	Мурманский портовый транспортный узел - модернизация; Создание нового предприятия ЗАО «Кандалакшский морской торговый порт» (КМТП)	Порт Петрозаводск - реорганизация; Портопункты на р. Водла - оборудование складских и погрузочных площадок для перевалки леса с автодорожного на водный транспорт	Терминал «Роснефть» - модернизация (прием судов до 160м) Проектирование танкеров 28 и 70 тыс т для транспортировки нефти, добываемой на шельфе	Порты отсутствуют	Порты отсутствуют
Железнодорожный	Строительство пункта для автоматизированной замены колесных пар на границе Финляндия-Швеция (ст. Торнио - Хапаранда); Электрификация участка Контиамяки-Вартиус; Включение участка Контиамяки-Вартиус в сеть финских магистральных железных дорог	Перевод участка Мурманск-Лоухи (444,4км) с постоянного на переменный ток; Перевод участка Ковдор-Кандалакша (117км) Реализация программы повышения безопасности движения поездов.	Электрификация участков дорог; Начало эксплуатации участка «Ледмозеро – Кочкома» (в части грузового сообщения через ст.Кивиярви – ЖДПП «Люття»); Начало функционирования регулярного пассажирского сообщения через ЖДПП «Вартсиля» (после реконструкции станции); Улучшения на ж/д переходе Люття	Электрификация участка Коноша – Обозерская – Маленга; Участие в учреждении межрегиональной компании АО "Белкомур" Начало строительства 16 км участка Карпогоры-Вендинга со стороны Карпогор	Участие в учреждении АО "Белкомур"; Проведение изысканий, разработка проектно-сметной документации для строительства ж/д Карпогоры-Вендинга; Начало строительства на участке Карпогоры-Вендинга со стороны Вендинга; Строительство ж/д моста ч/р Вашка	1) Участие в АО «Белкомур».
Автодорожный	Строительство пункта пропуска Вартиус на границе Финляндия-РФ (Карелия); Мероприятия по повышению безопасности движения на подходах к границе; Восстановление участка Термасенваара - Кортесалми (47км) Подготовка финансовых планов развития направления Оулу – Контиамяки - Вартиус на период 2005 – 2015 Реконструкция 9 мостов на участке Контиамяки-Вартиус	1) С 2004 г. весь участок федеральной автодороги М-18 «Кола» перешел в подчинение федеральному органу управления Упрдор «Кола» (г. Петрозаводск)	Строительство и реконструкция участков дорог и мостов на направлении к гр.с Архангельской областью; Развитие инфраструктуры автомобильного пункта пропуска Люття; Изучение пассажиропотока на направлении Коридора для открытия автобусных маршрутов; Строительство МАПП «Суоперя» (в рамках программы ЕС Tacis CBC)	Строительство и реконструкция участков дорог и мостов на направлении к границам с республиками Карелией, Коми и Вологодской областью; Реализация проектов по улучшению безопасности дорожного движения (аудит дорожной безопасности); Строительство Котласского моста; Реализация проекта Tacis "Управление дорогами Северо-Запада"	Строительство дороги Сыктывкар – Котлас – Архангельск; Строительство и реконструкция участков дорог и мостов на направлении Сыктывкар-Ухта-Печора-1 и Сыктывкар-Кудымкар; Строительство совмещенного а/д-ж/д моста у г.Сыктывкар; 58км	Формирование коридоров на территории Урала и Западной Сибири и подписание межрегиональных соглашений об интеграции этих коридоров с Северным коридором; Строительство моста ч/р Обь около г.Сургута Пермский край: строительство моста через реку Кама на а/д С-Петербург - Киров - Пермь - Екатеринбург
Внутренний водный транспорт	Внедрение системы VTS (система проводки судов); Реализация проекта NAVI-2003 по управлению навигационной базой данных	Внутренний водный транспорт отсутствует	Процессы приватизации в секторе внутреннего водного транспорта; Развитие логистических схем с комбинированием внутреннего водного и автодорожного видов транспорта при транспортировке леса.	Процессы приватизации в секторе внутреннего водного транспорта; Развитие логистических схем с комбинированием железнодорожного и водного видов при транспортировке нефти (на терминал Белокаменка в Баренцевом	НАО – Северный завод в населенные пункты по «малым рекам» и в населенные пункты морского побережья Коми: за период 2001-2005 из республиканского бюджета на цели поддержки водных путей бассейнов рек Печоры и	Внутренний водный транспорт в зоне влияния Коридора отсутствует



Территории Виды транспорта	ФИНЛЯНДИЯ	МУРМАНСКАЯ ОБЛАСТЬ	РЕСПУБЛИКА КАРЕЛИЯ	АРХАНГЕЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ	РЕСПУБЛИКА КОМИ	Продление направления Коридора на восток (Урал, Сибирь)
				море)	Вычегды выделено 8.0 млн. руб. На средств федерального бюджета проведена реконструкция ледозащитной дамбы (п.Путеец) и приобретено оборудование.	
Воздушный	Модернизация аэропортов Оулу, Рованиеми, Кайяани в соответствии с классификацией TEN	Совершенствование досмотровых систем аэропорта Мурманска.	Аэропорт Петрозаводск - модернизация	Аэропорт «Талаги» -реконструкция взлетно-посадочной полосы; Аэропорт «Соловки» - реконструкция взлетно-посадочной полосы; Открытие ежедневных рейсов Н-Мар – Москва – Н-Мар (авиакомпания «Аэрофлот-Норд») Начало замены воздушных судов.	Аэропорт г. Сыктывкара - строительство	Строительство международного сектора аэропорта «Кольцово» в Екатеринбурге
Теле-коммуникации	Обеспечение транспортных сетей надежной мобильной связью стандарта GSM, NMT-450; Развитие волоконно-оптической связи и новых технологий; Расширение технологий ATM и SDH.	Замена устаревшего оборудования и ввод в эксплуатацию цифровых АТС; Строительство участков волоконно- оптической связи; Развитие мобильной связи (GSM). Расширение услуг на основе технологий интернета; Переход на повременную систему оплаты местных телефонных разговоров;	Замена устаревшего оборудования и ввод в эксплуатацию цифровых АТС; Строительство участков волоконно- оптической связи; Развитие мобильной связи (GSM). Расширение услуг на основе технологий интернета; Переход на повременную систему оплаты местных телефонных разговоров;	Ввод в эксплуатацию цифровых АТС; Строительство волоконно-оптического кабеля Архангельск-Северодвинск; Монтаж оборудования для предоставления услуг интернета; Развитие мобильной связи стандарта GSM. Строительство оптико-волоконных линий связи на участках Архангельск-Вельск, Плесецк-Мирный, Котлас-Коряжма, Няндомы-Долматово	Развитие мобильной связи стандарта GSM; Распространение услуг интернета; Строительство волоконно-оптической линии связи на направлении Сыктывкар-Ухта-Печора	Расширение услуг интернета; Развитие рынка телекоммуникационных услуг.

7.2 Краткосрочное планирование (2007-2010 гг.) - Элементы инфраструктуры Коридора

Территории Виды транспорта	ФИНЛЯНДИЯ	МУРМАНСКАЯ ОБЛАСТЬ	РЕСПУБЛИКА КАРЕЛИЯ	АРХАНГЕЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ	РЕСПУБЛИКА КОМИ	Продление направления Коридора на восток (Урал, Сибирь)
Морские порты	Дальнейшее развитие интермодальных терминалов и технических возможностей морских портов Оулу, Кеми, Раахе, Коккола, Каоайоки, Пиетарсари	Модернизация грузовых терминалов порта Мурманск (в рамках ФП«Модернизация транспортной системы»); Строительство терминала ГМК «Норильский никель» для обработки грузов на Дудинку; Разработка предпроектной	Обслуживание грузопотока металлургического комбината Северсталь (Череповец) до морского порта Архангельск.	Участие в развитии трассы Северного морского пути; Терминал «Роснефть» - модернизация (после реконструкции общая мощность терминала вырастет с 4 до 6 млн т нефти и нефтепродуктов) Порт Архангельск	Порты отсутствуют	Порты отсутствуют



Территории Виды транспорта	ФИНЛЯНДИЯ	МУРМАНСКАЯ ОБЛАСТЬ	РЕСПУБЛИКА КАРЕЛИЯ	АРХАНГЕЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ	РЕСПУБЛИКА КОМИ	Продление направления Коридора на восток (Урал, Сибирь)
		документации по созданию береговой базы хранения и отгрузки сырой нефти в пос. Лавна; Разработка предпроектной документации по строительству контейнерного терминала мощностью 500-700 тс TEU в год; Кандалакшский морской торговый порт – модернизация		-модернизация; Проектирование и строительство глубоководного грузового района в губе Сухое море; Создание портовой особой экономической зоны. НАО: Варандейский нефтяной отгрузочный терминал – модернизация		
Железнодорожный	Электрификация участков Оулу-Контиомяки-Кайяани-Иисалми и Вартиус -Контиомяки.	Расширение пропускной способности станций и подходов к Мурманскому порту; Строительство второго пути на участке протяженностью 90 км от ст.Идель в северном направлении.	Строительство комбинированных, контейнерных и лесотерминалов в Костомукше и Ледмозере; Электрификация и сигнализация участка Люття-Кочкома; Модернизация участка Беломорск-Обозерская	Возобновление строительства участка Карпогоры –Вендинга (проект Белкомур); Модернизация участка Беломорск-Обозерская	Возобновление строительства участка Карпогоры –Вендинга (проект Белкомур); Начало строительства ж/д на направлении Сыктывкар-Пермь (проект Белкомур).	<u>Красноярский край:</u> строительство ветки Карабула – Богучаны, строительство таможенного терминала <u>Пермский край:</u> Организация пропуски тяжеловесных поездов; <u>Свердловская область:</u> создание складских транспортно-логистических центров по трассе Транссиба; Модернизации железных дорог на участках Екатеринбург - Пермь - Москва (контейнерные перевозки)
Автодорожный	Развитие автодорожного направления Оулу – Контиомяки-Вартиус; Развитие участка автомагистрали Петяялахти – Кайяани (22 км)	Реконструкция автодороги Кола – Верхнетулумский – КПП «Лотта» на участке км 176-231; Реконструкция автодороги Кандалакша – Алакуртти – КПП «Салла» на участке км 100–130; Реконструкция автодороги Никель – Приречный – а/д «Лотта» на участке км 0–20.	Строительство автодороги Пряжа-Леметти, км 61-83; Строительство автодороги Кочкома-Тикша-Ледмозеро-Костомукша-госграница, км 64-70, 78-86.	Реконструкция а/д Котлас-Коряжма-Виледь-Ильинско-Подомское- граница Республики Коми, км 11–25; Реконструкция а/д Усть-Вага-Ядриха на участке км 200-215; Реконструкция а/д Архангельск (Б.Наволоок)-Каргополь-Вытегра на участке Медведово-гр. Вологодской обл. с мостом через р.Петеньга; Строительство а/д Архангельск (Б.Наволоок)-Каргополь-Вытегра на участке км 368-372 с мостами через р.Сияньга и р.Лекшма; Реконструкция а/д Архангельск (Б.Наволоок)-Каргополь-Вытегра на уч.Плесецк-Каргополь (18,8 км);	Строительство а/д Сыктывкар – Кудымкар – Пермь на уч. д.Лопыдино – гр. Пермского края (21,6 км). Строительство а/д Сыктывкар – Кудымкар – Пермь на участке км 369 а/д «Вятка» М119 – Верхняя Максаковка (27 км). Строительство м/п через р.Сысола, км 369 а/д «Вятка» М119 – Верхняя Максаковка (3,9 км). Строительство на а/д Сыктывкар – Ухта – Печора – Усинск – Нарьян-Мар: - обхода г.Ухта 3,0 км; - участка М.Пера – Ираель 36,2 км; - участка Чикшино – Березовка; - моста ч/р Ыджид-Каменка;	Соединение транс-Сибирской и европейской сетей через Северный коридор <u>Иркутская область:</u> Реконструкция а/д Тайшет-Братск-Усть-Кут; Строительство круглогодичной а/д Усть-Кут – Мирный (выход в Якутию); <u>Красноярский край:</u> Строительство моста через р. Ангару в Богучанском районе; Реконструкция участков а/д Канск – Абан – Карабула – Богучаны – Кодинск <u>Пермский край:</u> Реконструкция а/д Пермь-Екатеринбург. <u>Свердловская область:</u> Строительство а/д Пермь – Серов – Ханты-Мансийск – Сургут – Нижневартовск –



Территории Виды транспорта	ФИНЛЯНДИЯ	МУРМАНСКАЯ ОБЛАСТЬ	РЕСПУБЛИКА КАРЕЛИЯ	АРХАНГЕЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ	РЕСПУБЛИКА КОМИ	Продление направления Коридора на восток (Урал, Сибирь)
				Строительство недостающих участков а/д Котлас-Яренск (28,8 км); Строительство а/д Архангельск-Мезень (38,5 км) и Архангельск – Онега (20,8 км)	- участка Керки – Кабанты Вис; - участка Кабанты Вис – М.Пера; - участка Каджером – Чикшино; - м/п ч/р.Печора у с.Усть-Уса; - участка Акись – Ошкурья; - участка Ошкурья – Усть-Уса	Томск; Реконструкция федеральной а/д Екатеринбург – Пермь.
Внутренний водный транспорт	Экономическое обоснование углубления судоходных каналов к портам Оулу, Раахе, Кеми, Пьетарсаари и Торнио.	Внутреннее водное судоходство отсутствует	Развитие туристических маршрутов	Реконструкция связи; Дноуглубление; Модернизация и обновление флота.		
Воздушный	Строительство грузового терминала в аэропорту Рованиеми; Строительство грузового терминала в аэропорту Оулу.		Развитие комплекса услуг для пассажиров; Обследование пассажиропотоков в направлении запад-восток по наикратчайшему расстоянию через Петрозаводск.	Строительство пассажирского терминала; Обновление парка воздушных судов: 15 судов типа VJ70/ATR72/Q400, 10 судов типа VJ70/ATR42/Q300, 16 самолетов типа Боинг 737-500 и вертолетов Ми-8 и Ми-38; Развитие сети авиамаршрутов	Завершение строительства аэропорта Сыктывкар.	Модернизация Иркутского аэропорта; Формирование на базе аэропорта "Красноярск" мультимодального логистического транспортного узла; Модернизация аэропорта "Кольцово" (Екатеринбург)
Теле-коммуникации	1) Развитие телематики и внедрение технологий IN, XDSL.	Развитие услуг спутниковой связи для трассы СМП	Строительство оптоволоконного кабеля на направлении Вартиус Люття-Костомукша	Развитие услуг спутниковой связи.	Развитие услуг спутниковой связи.	Развитие услуг спутниковой связи.

7.3 Среднесрочное планирование (2011-2015 гг) - Элементы инфраструктуры Коридора

Территории Виды транспорта	ФИНЛЯНДИЯ	МУРМАНСКАЯ ОБЛАСТЬ	РЕСПУБЛИКА КАРЕЛИЯ	АРХАНГЕЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ	РЕСПУБЛИКА КОМИ	Продление направления Коридора на восток (Урал, Сибирь)
Морские порты	Расширение мощностей портов Оулу и Раахе.	Порт Кандакша: создание специализированного терминала по перевалке угля, кокса и железорудного концентрата мощностью 4 млн. т в год; Развитие Мурманского транспортного узла на базе порта	Обслуживание грузопотоков, следующих из внутренних регионов в северные морские порты.	Интеграция в схему обслуживания транзитных грузопотоков, сохранение традиционных грузопотоков и привлечение новых; Участие в обслуживании деятельности в Арктике: модернизация и обновление флота судоходных компаний «Северное морское пароходство» и «Арктикрейд»		Красноярский край: строительство нефтяного терминала на территории Таймыра (повышение интенсивности движения по Севморпути)
Железнодорожный	Обеспечение деятельности в рамках системы TEN.	Развитие пропускной способности подходов к Мурманскому порту	Учреждение единого центра логистики и контроля движения в Петрозаводском отделении Октябрьской железной дороги; Завершение модернизации	Реконструкция участка Архангельск-Карпогоры; Электрификация участка Обозерская-Архангельск; Строительство вторых путей; Реконструкция станций;	Строительство ж/д на направлении Сыктывкар-Пермь.	



Территории Виды транспорта	ФИНЛЯНДИЯ	МУРМАНСКАЯ ОБЛАСТЬ	РЕСПУБЛИКА КАРЕЛИЯ	АРХАНГЕЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ	РЕСПУБЛИКА КОМИ	Продление направления Коридора на восток (Урал, Сибирь)
			участка Беломорск- Обозерская	Завершение модернизации участка Беломорск- Обозерская		
Автомобильный	Обеспечение деятельности в рамках системы ТЕН.	Реконструкция а/д Кола – Верхнетуломский – КПП «Лотта», км 0-29; Реконструкция а/д Кандалакша – Алакуртти – КПП «Салла», км 130–145; Реконструкция а/д Никель – Приречный – а/д «Лотта», км 20–45.	Строительство а/д Кочкома- Тикша-Ледозеро- Костомукша-граница, км 44- 64.	Реконструкция участка а/д У- Вага-Ядриха, м 38-км 101; 2) Реконструкция а/д Котлас- Вилегодск, км 1– 11; Реконструкция а/д Котлас- И.Подомское, км 0–км 41; Реконструкция а/д Долматово- Пудож, км231 – 268 и км268 – граница Карелии; Мониторинг потоков и перевод отдельных участков в более высокую техническую категорию; Реализация проектов по повышению безопасности движения и развитию придорожного сервиса	Строительство: а/д Сыктывкар – Кудымкар – Перь, км 369 а/д «Вятка» М119 – В.Максаковка (27 км). м/п ч/р р.Сысола на уч.км 369 а/д «Вятка» М119 – В.Максаковка (3.9 км). а/д «Вятка» - Визиндор на уч. а/д Куратово – Визиндор – гр.Арх.обл.(8.7 км). На а/д Сыктывкар – Ухта – Печора – Усинск – Н-Мар работы на участках: Койты – Язель, Серегово – км 110, Керки – Кабанты Вис, Кабанты Вис – М.Пера, Каджером – Чикшино, Акись – Ошкурья, Ошкурья – У-Уса, М.Пера – Ираель; Ираель – Рыбница, Рыбница – Каджером, Березовка– Каменка, Каменка – Печора (ст.Кожва), Печора (ст.Кожва) – Соколово –Уляшево– м/п ч/р Лыжа, м/п ч/р Лыжа, м/п ч/р Печора у с.Усть-Уса, Усть-Уса – Усинск, Усинск – гр. НАО	Строительство а/д от г.Ивдель (Свердловская обл.) до г.Сыктывкара (Коми).
Внутренний водный транспорт			Обслуживание грузопотоков из внутренних регионов до морских портов в составе мультимодальных схем.	Обслуживание грузопотоков из внутренних регионов до морских портов в составе мультимодальных схем.		
Воздушный			Аэропорт Петрозаводска – модернизация до международного уровня; Обслуживание международных пассажиропотоков.			<u>Красноярский край:</u> Модернизация аэропорта Емельяново в международный транзитный узел (хаб)
Теле- коммуникации		Функционирование системы ГЛОНАСС	Функционирование системы ГЛОНАСС	Функционирование системы ГЛОНАСС	Функционирование системы ГЛОНАСС	Функционирование системы ГЛОНАСС



7.4 Долгосрочное планирование (2016-2035гг.) - Элементы инфраструктуры Коридора

Территории Виды транспорта	ФИНЛЯНДИЯ	МУРМАНСКАЯ ОБЛАСТЬ	РЕСПУБЛИКА КАРЕЛИЯ	АРХАНГЕЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ	РЕСПУБЛИКА КОМИ	Продление направления Коридора на восток (Урал, Сибирь)
Морские порты						Завершение строительства ж/д Белкомур и обеспечение выхода к северным морским портам; Красноярский край: соединение ключевых магистралей (Транссиб, Енисей, Северный морской путь, автомагистрали и узловой аэропорт), что позволит создать мощный центр логистики в Сибири
Железно- дорожный	Организация сообщения Йознсуу (Финляндия) – Петрозаводск		Организация сообщения Йознсуу (Финляндия) – Петрозаводск	Завершение строительства ж/д Белкомур и обеспечение сообщения северных морских портов и Транссиба через территории республики Коми и Пермского края	Завершение строительства ж/д Белкомур и обеспечение выхода к северным морским портам	
Автомобильный			Строительство автодороги Кочкома-Тикша-Ледмозеро-Костомукша-госграница, км 10-44; Строительство а/м «Онега»: граница Финляндии – Петрозаводск; Строительство а/д Долматово-Пудож, км 355-360, 375-380	Строительство обходов населенных пунктов; Реконструкция с переводом автодорог по направлению Коридора из IV в III техническую категорию; Развитие придорожного сервиса	Строительство подъезда к г.Воркута. На а/д Сыктывкар – Ухта – Печора –Усинск – Нарьян-Мар: - строительство участка Обход г.Ухта.	
Внутренний водный транспорт			Обслуживание грузопотоков из внутренних регионов до морских портов в составе мультимодальных схем.	Обслуживание грузопотоков из внутренних регионов до морских портов в составе мультимодальных схем.		
Воздушный			Строительство международного аэропорта «Бесовец»			
Теле- коммуникации		Функционирование системы ГЛОНАСС	Функционирование системы ГЛОНАСС	Функционирование системы ГЛОНАСС	Функционирование системы ГЛОНАСС	



8 ПОТЕНЦИАЛ РАЗВИТИЯ

В данном разделе рассмотрены слагаемые потенциала развития российских территорий, находящихся в зоне влияния Северного транспортного коридора. Эти слагаемые важны как для развития рассматриваемых территорий, так и Российской Федерации в целом, поскольку их характеристики обусловлены общенациональными тенденциями, федеральным законодательством и т.д.

В качестве слагаемых потенциала развития рассмотрены:

1. Потенциал невозобновляемых природных ресурсов (углеводороды)
2. Образовательный потенциал
3. Инновационный потенциал
4. Управленческий потенциал
5. Финансовый потенциал
6. Законодательный потенциал
7. Человеческий потенциал.

8.1 Потенциал невозобновляемых ресурсов

Тенденции изменения спроса на углеводороды на мировом рынке

Таблица 77 Баланс спроса и предложения на углеводороды на мировом рынке

Спрос	Предложение
Мировая экономика испытывает нарастающий дефицит углеводородов. В борьбу за энергоресурсы включаются развивающиеся экономики и, в первую очередь, Китай и Индия.	В некоторых регионах-импортерах углеводородов появились риски снижения объемов поставок и их сбоев, например, Иран, Нигерия.
Через 10 лет 90% внутреннего европейского спроса на энергоносители будет обеспечиваться за счет газа. Киотский протокол - весомый экономический аргумент в пользу газа. Дефицита на газ на мировом рынке в настоящее время нет.	На международный рынок газ поступает с норвежских месторождений, с севера западной Сибири и с Ямала. В России четверть мировых запасов газа находится под контролем Газпрома.
Характеристика спроса со стороны ЕС: <ul style="list-style-type: none"> ▪ продажа газа импортером на границе ЕС с последующей доставкой его до конечных потребителей конкурирующими европейскими газораспределительными компаниями ▪ гибкость и либерализация энергетического рынка ▪ минимизации рисков использования поставок газа, как политического инструмента ▪ приоритет спотовых контрактов на поставку энергоносителей из России перед долгосрочными контрактами 	Газпром – монополия, контролируемая правительством России, представляющая 86% российской добычи газа. Газ транспортируется по магистральным трубопроводам, собственник которых – также Газпром. В России существуют проблемы с доступом других производителей газа к газотранспортной системе. Система газопроводов в сторону Европы делает ее основным покупателем газа, поэтому Россия зависит от Европы как от единственного потребителя. Европейский рынок привлекателен для Газпрома из-за возможностей получения дополнительных доходов за счет вхождения в сегмент газораспределения и энергогенерации.
Опасения европейских покупателей вызывает высокий удельный расход энергии в российской экономике, который не изменится, пока внутренние цены на энергоносители не поднимутся. Только это заставит российских потребителей рационально расходовать ресурсы. Только в этом случае европейские потребители могут иметь уверенность в стабильности экспорта газа.	Российская экономика зависит от газа. Доля природного газа в балансе энергопотребления России составляет около 60%, в отдельных регионах – 80%. Потребление газа в России нарастает.

К основным невозобновляемым ресурсам, имеющим стратегическое значение, относятся российские месторождения углеводородов. Реализация потенциала невозобновляемых ресурсов зависит от:

- Спроса на углеводороды на мировом рынке и мировых цен,
- Национального законодательства (Соглашение о разделе продукции),
3. Применяемых технологий добычи и транспортировки углеводородов.

В приведенных ниже параграфах и в **Таблицах 77, 78** рассмотрены основные тенденции для реализации потенциала невозобновляемых природных ресурсов и их значение для развития северных территорий.



Соглашение о разделе продукции (СРП)

Разработка российских месторождений углеводородов с привлечением прямых иностранных инвестиций, регулируется Соглашением о разделе продукции (СРП), впервые примененным в 1994г для реализации проекта Сахалин-1. Цель СРП – заменить налоговый режим и режим лицензирования соглашениями, которые определяют условия разведки и разработки конкретного месторождения. В соответствии с СРП, Россия сохраняет права и собственность на ресурсы, а частные инвесторы инвестируют капитал, разрабатывают месторождения и выплачивают бонусы РФ.

Опыт последующего применения СРП показал, что почти со всеми углеводородными СРП-проектами на территории России возникли серьезные проблемы, а именно, при разработке месторождений:

- Харьяга (французская Total),
- Сахалин – 1 (американская Exxon),
- Ковыткинское месторождение, Восточная Сибирь (российско-британская ТНК – BP),
- Сахалин-2 – (Sakhalin Energy, основной акционер - англо-голландская компания Royal Dutch/Shell).

Опыт применения СРП позволяет сделать вывод, что данный вид соглашения не выгоден России, поскольку:

1. Плата за пользования недрами устанавливается на очень низком уровне по мировым меркам – 6% (в США, например, этот показатель составляет 12-16%), а возмещение затрат зарубежным инвесторам предусматривается 100%, в то время как в мировой практике приняты нормы 70-90%.
2. До момента выхода проекта на оговоренный показатель рентабельности (на весьма высоком уровне – 17.5% с учетом инфляции) Россия получает мизерную (10%) долю нефтяных доходов от своих месторождений. Добываемая нефть распределяется между иностранными участниками и Россией по соглашению о разделе продукции, что означает, что увеличение затрат западные компании компенсируют отбором большего количества российской нефти. Период, когда Россия начинает получать прибыль от своих месторождений, таким образом, отдалается, поскольку текущая добыча сначала должна покрыть издержки зарубежных инвесторов.
3. Многочисленны факты нарушений природоохранного законодательства.

Есть основания полагать, что расходы иностранных компаний искусственно завышаются, например, путем договоренностей с поставщиками на закупку

оборудования по завышенным ценам. Требования СРП по определенной доле участия российских подрядчиков легко обходятся, например, путем создания в России дочерних компаний, или соглашениями о посредничестве российских предприятий при закупках у конкретных западных производителей по заданной цене.

Ужесточение режимов разработки месторождений иностранцами, а также, отказ от практики СРП – общемировая тенденция, связанная с тем, что финансовых ресурсов в мире стало больше, и многие страны стали способны разрабатывать свои месторождения самостоятельно. СРП стало символом слабости и зависимости государства от транснациональных компаний. В последнее время пересматривают условия участия в нефтегазовых проектах в свою пользу Венесуэла, Нигерия, Казахстан. Боливия национализировала газодобывающие активы, а Персидский залив уже закрыт для иностранцев.

Мировая тенденция: добыча нефти и газа постепенно перемещается на шельф. В 2004г до трети объема нефти и четверти газа были добыты в море. В России нефть извлекается только с сахалинского шельфа в скромных объемах – менее 0.5% от общей добычи, хотя на российском шельфе сосредоточено около четверти мировых запасов углеводородного сырья (почти 80% от углеводородных запасов России). Большинство месторождений еще не исследованы полностью и не распределены. Последний тендер был проведен в 1999г, после чего Минприроды наложило мораторий на выдачу лицензий на шельфовые месторождения. Несмотря на то, что правительством утверждена «Программа лицензирования и проведения геологического изучения, разведки и разработки углеводородных ресурсов континентального шельфа северных и дальневосточных морей на период 2002-2005гг», куда вошли 44 участка, тендеры так и не были проведены. Причина – неудовлетворенность правовой базой, которая не позволяет обеспечить контроль государства за арктическим шельфом.

Сложность шельфовых проектов требует привлечения иностранных ресурсов в разработку российских месторождений, но для этого нет достаточной нормативной базы. Не приняты основные законы:

- закон «Об Арктической зоне РФ», регламентирующий деятельность в российской сфере влияния в Арктике,
- закон «О недрах» - определяющий правила разработки шельфовых месторождений.

Поскольку обеспеченность разведанными месторождениями, готовыми к добыче после 2015г становится тревожной, а запуск достаточного количества месторождений на средства государственного бюджета нереален, то тендеры проводить придется. Минприроды разработало очередную программу, по



которой до 2010г на аукционы будут выставлены 32 участка арктического шельфа. Но проведение очередного тендера может быть опять отложено, поскольку не принят механизм привлечения инвесторов.

Газ традиционно транспортировался по трубопроводам по долгосрочным

Применяемые технологии разработки месторождений и транспортировки углеводородов

Таблица 78 Технологические особенности и характеристики добычи и транспортировки углеводородов

контрактам. Однако ситуация меняется, и к 2009г будет завершено строительство нескольких крупных проектов по СПГ, что сделает возможным его транспортировку морским транспортом. Рынок газа становится похожим на рынок нефтепродуктов.

Нефть	Газ
Общая ситуация в отрасли	
<p><u>Северная часть Тимано-Печерской нефтяной провинции</u> Начато строительство нефтеналивного терминала в Варандее (Ненецкий автономный округ) для отправки нефти морем. Одновременно готовится нефтеналивной флот, располагающий танкерами ледового класса. Началась деятельность на Варандейском, Таравейском, Тединском месторождениях, на острове Колгуев, на севере Харьгинского месторождения.</p> <p><u>Месторождение Приразломное в Баренцевом море</u> Небольшие глубины (20м), умеренная удаленность от берега (70км) могут позволить реализовать проект при сравнительно невысокой стоимости (\$1.5 млрд). Изначально проектом занимался Газпром, в 2001г к нему присоединилась Роснефть. Было создано совместное предприятие «Севморнефтегаз». За 3 года совместных усилий была вложена половина предполагаемых инвестиций – около \$760 млн. В 2005г Роснефть продала Газпрому свои акции и вышла из предприятия. Начало промышленно добычи перенеслось с 2003г на 2008г. Транспортная составляющая благодаря Роснефти уже существует (плавучее нефтехранилище «Белокаменка» в Баренцевом море). Специализированная флотилия для доставки нефти скоро будет готова:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Строительство головного ледокольного судна ведется на верфи Navyard Leirvik AS (Норвегия), два челночных танкера ледового класса строятся на Адмиралтейских верфях в С-Петербурге. Остальные суда - аренда. ▪ Медленно продвигается строительство морской нефтедобывающей платформы. «Севмашпредприятие» отстает от графика из-за того, что на северодвинском предприятии не оказалось в достаточном количестве квалифицированных кадров. Операция по транспортировке платформы из Северодвинска потребует прорытия глубокого четырехкилометрового канала. Есть риск очередного переноса сроков запуска месторождения в разработку. <p>С 2005г ЗАО «Севморнефтегаз» - 100% дочка ОАО Газпром. «Севморнефтегаз» владеет лицензиями на освоение Приразломного нефтяного и Штокмановского газоконденсатного месторождений.</p>	<p>Базовые месторождения Газпрома находятся в стадии падающей добычи, необходима форсированная разработка новых месторождений, которые расположены на севере Западной Сибири и на шельфе Баренцева моря. Однако Газпром испытывает нехватку инвестиций и вынужден концентрировать усилия только на освоении гигантских и стратегически важных месторождений.</p> <p><u>Штокмановское месторождение в Баренцевом море</u> Крупнейшее в мире – 3.8 трлн м3, расположено на глубине 280-380м и в 600км от Мурманска. Дополнительные сложности - суровые климатические условия, сложный донный рельеф и состав грунтов. Для этого месторождения Газпрому необходимы:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ инвестиции \$12-20 млрд, ▪ современные технологии добычи на шельфе и транспортировки газа. <p>Первоначально планировалось построить СПГ-завод недалеко от Мурманска. Это позволило бы танкерами доставлять СПГ на любые рынки (в США с 2009г), гибко реагируя на спрос и диверсифицируя поставки. Однако эти сроки нереальны, поскольку:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Не определена схема транспортировки газа, ▪ Не разработано ТЭО, ▪ Не подписаны документы с инвесторами. <p>С 2006г речь идет об организации поставок газа в Европу через существующую трубопроводную систему Норвегии, где собственная добыча предполагает сокращаться. Это требует строительства подводного газопровода, соединяющего трубопроводные системы двух стран. Ни одна из иностранных компаний из ранее объявленного краткого списка не получила доли акций в Штокмановском месторождении, а газ будет доставляться в Европу по трубам. Доступ к своим месторождениям газа Газпром использует как специфическую валюту в обмен на:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ доступ на зарубежные газовые рынки, ▪ технологии, которые отсутствуют у Газпрома.



Неблагоприятные тенденции

Снижение проектного коэффициента извлечения нефти (КИН)

КИН – ключевой показатель, показывающий долю запасов нефти переходящих из категории разведанных в извлекаемые. С 60х годов этот показатель снизился почти в 1.5 раза, т.е. все больше ценного сырья оставалось в недрах и за это время потеряно 15 млрд т нефти.

В последние десятилетия в мире применяются методы увеличения нефтеотдачи (МУН), позволяющие наращивать объем извлекаемой нефти в 1.5 и более раз по сравнению с традиционными методами. С помощью МУН удалось поднять среднюю проектную нефтеотдачу с 35 до 50% и извлечь 65 млрд т нефти, которые, без применения этих методов, остались бы в недрах.

В России наблюдается обратный процесс. Косвенное подтверждение – падающий проектный КИН. Нефтяные компании снимают сливки, не заботясь о долгосрочных перспективах. Причины:

- Российские компании развращены запасами и безответственно к ним относятся, они больше заботятся о краткосрочных целях вроде наращивания капитализации для выхода на зарубежные рынки, или о новых приобретениях и экстенсивном росте.
- Добыча нефти с использованием МУН по рентабельности уступает другим вложениям средств. За рубежом применение прогрессивных технологий стимулируется: а) государством (финансовые субсидии в НИОКР, налоговые льготы и т.п.); б) осознанием компаниями того, что нефть в недрах – их собственность, из которой надо извлечь максимум пользы. Российские компании не являются собственниками недр, а лишь получают лицензию на их разработку. Поэтому, за имеющийся срок (который короче среднего периода жизни нефтепромысла), они стремятся извлечь наиболее легкую нефть, а добычу частично загубленной и трудноизвлекаемой нефти оставить потомкам.
- Контроль за добывающими компаниями практически отсутствует, а лицензии еще ни у одной компании не отбирали, даже за явные нарушения.

Газпром стремится встроиться в мировой энергорынок и все дальше уходит от своей основной ответственности – обеспечения газом российских потребителей. Масштабные инвестиционные проекты Газпрома все сильнее привязаны к потребителям за пределами России. Газпром работает на внутреннем рынке с меньшей прибылью и энтузиазмом, чем на внешнем: стоимость газа в Центральной и Западной Европе в 2.5 раза выше, чем в странах СНГ и, в 5 раз выше, чем в России.

Дешевый газ – одно из главных конкурентных преимуществ российской экономики. Сегодня поставки газа за рубеж расписаны на десятилетия. Газ, находящийся еще в недрах уже фактически продан, а его добыча не нарастает. Поэтому, чем больше Газпром будет ориентироваться на внешний рынок, тем острее будет дефицит газа на внутреннем рынке.

Российским потребителям неизбежно придется мириться с ростом цен на газ, что негативно повлияет на многие отрасли. Может случиться, что в России не будет достаточно даже дорогого газа. Поэтому у России есть два пути:

1. Интенсивный: повышение энергоэффективности, снижение уровня энергопотребления и создание конкурентных преимуществ в отраслях, не связанных с дешевым газом.
2. Экстенсивный: наращивание добычи газа за счет освоения новых месторождений, и в том числе, на арктическом шельфе.

Последние идеи российского газового монополиста выглядят отходом от двух первоначальных стратегических направлений и шагами назад, поскольку Газпром:

- 1 Отказался от вхождения на стремительно развивающийся мировой рынок СПГ и намерен продолжать привычную практику трубопроводных поставок;
- 2 Отказался от диверсификации экспорта газа за счет поставок СПГ на восточное побережье США и ориентирован на поставки в Европу.

Факт: Россия не имеет опыта добычи углеводородов на шельфе. Сегодня лучший опыт работы в северных морях имеет Норвегия, обладающая уникальными технологиями и оборудованием для добычи нефти и газа на шельфе. К изучению добычи углеводородов на шельфе Россия приступила одновременно с Норвегией. Спустя 20 лет Норвегия уже добывала в Северном море свыше 250 млн т углеводородов, а Россия так и не приступила к разработке месторождений.

Причины традиционны: отсутствие опыта работы в северных морях,

технологий, оборудования, средств, кадров, умения привлечь инвестиции. Участие норвежских компаний в разработке Штокмана не вызывает сомнения из-за тридцатилетнего опыта добычи нефти и газа на арктическом шельфе. Можно не сомневаться и в том, что Норвегия использует самые совершенные природоохранные технологии, т.к. ее экономика зависит от запасов рыбы в Баренцевом море. Норвегия заинтересована в проекте, поскольку ее собственные запасы углеводородов в Северном море сокращаются. Отношения Норвегии и России осложнены отсутствием прогресса в переговорах



о разграничении морских пространств и несовпадением подходов к статусу акватории Шпицбергена. Завершению переговоров препятствует немаловажное обстоятельство – в спорной акватории Баренцева моря находится газовое месторождение Федьинское, которое по запасам сопоставимо со Штокмановским.

Прецедент совместного управления «серой зоной», оработанный Россией и Норвегией в рыболовстве, пока не удастся распространить на добычу минеральных ресурсов. Норвегия настаивает на том, чтобы разработка месторождений в спорной акватории началась только после окончательного установления морских границ.

Примеры влияния разработки шельфовых месторождений на промышленность российских территорий:

1) Американская компания National Oilwell Varco Inc. – мировой лидер по производству высокотехнологичного бурового оборудования, разворачивает в Калининградской области проект по производству буровых установок. Партнер с российской стороны – компания Балтойл. Оборудование, которое будет производиться в Калининградской области, предназначено для разработки Штокмановского месторождения. В Калининградской области будет производиться только сборка оборудования из готовых комплектующих.

2) На площадях Мурманской судовой верфи начало работу новое сборочное предприятие «Рейнерсен СРЗ», созданное на средства норвежской компании Reinersen AS, крупнейшего в Норвегии производителя модулей для буровых нефтегазовых установок и трубопроводов, среди клиентов которого – компании Statoil, ConocoPhillips, Hydro, Norsk Shell.

Мурманская дочка будет собирать металлоконструкции для буровых установок по заказу компании Hydro. Детали будут поставляться из Норвегии морем. Впоследствии планируется разместить в России не только сборку, но и производство комплектующих. Представители Reinersen AS сначала изучили производственные мощности заводов Мурманской и Архангельской областей. Выбор был сделан в пользу Мурманска.

3) С помощью Норвегии в вуза Мурманска и Архангельска с 2006г начата подготовка российских специалистов для нефтегазовой отрасли.

Мурманская область: Влияние деятельности сырьевых предприятий на уровень жизни населения:

Хорошие финансовые результаты деятельности промышленных сырьевых гигантов в последние годы не содействовали оздоровлению социально-экономической обстановки в Мурманской области. Реальные доходы населения продолжают падать под воздействием двух разнонаправленных тенденций:

- 1 Более медленного, чем в целом по России, роста средней заработной платы. После того как государство переложило заботу о выплате северного коэффициента и полярных надбавок на плечи работодателя, не обеспечив новое бремя соответствующими налоговыми льготами, размер средней заработной платы в области стал приближаться к российскому показателю.
- 2 Более высокого, чем в целом по стране, роста цен на товары и услуги и прежде всего, на услуги ЖКХ, которые жители большинства городов и поселков полуострова уже оплачивают в полном объеме.

Складывающаяся под воздействием перечисленных факторов структура потребления свидетельствует о том, что значительная часть населения полуострова живет в режиме выживания. Объективные предпосылки для активного развития розничной торговли, услуг, отдыха, жилищного строительства отсутствуют: по всем перечисленным параметрам область занимает последние места в СЗФО.

По мнению руководства области, увеличение разрыва предопределено передачей многочисленных федеральных расходных полномочий на региональный уровень без соответствующего бюджетного обеспечения. Рост доходной части бюджета сдерживается «заточенностью» Мурманской экономики под горнодобывающий комплекс, что делает областной бюджет зависимым от цен на сырье на мировом рынке и политики холдингов, в состав которых входят градообразующие предприятия Кольского полуострова. Руководство региона осознает необходимость «раскладки яиц в разные корзины». В «Программе социально-экономического развития Мурманской области 2004-2008гг» делается упор на развитие принципиально новых, и возрождение традиционных видов деятельности: малое судостроение, прибрежное рыболовство, туристическая деятельность. В качестве масштабного проекта принимается развитие Мурманского транспортного узла для превращения области в северное экспортное окно, поскольку Мурманская область получила в подарок от судьбы очевидное преимущество - выгодное географическое положение и незамерзающий порт.

Вывод: Разработка природных ресурсов не влияет значительно на уровень жизни рядовых граждан северных российских территорий. Причина – отсутствие соответствующей политики и законодательства. Эксплуатация природных ресурсов без системного управления и контроля ведет к крайне неравномерному экономическому развитию и ухудшению состояния окружающей среды (имея печальный опыт Сахалина).

Существующие планы нефтегазовых компаний не окажут значительного



позитивного влияния на экономику территорий Баренц Региона. Некоторый экономический импульс может быть создан только в сегментах экономики, ориентированных на производство продукции и услуг с более высокой добавленной стоимостью для нефтегазовых компаний. Для привлечения заказов на предприятия территорий, главными условиями являются преимущества расположения и кадровый потенциал. Поэтому, не наличие углеводородов, а именно человеческий ресурс – становятся основой для устойчивого экономического развития на основе природных ресурсов.

Разработка арктических шельфовых месторождений – прорыв, требующий инноваций в областях инженерных решений, конструкционных материалов, судостроения, машиностроения, оборудования, а также, нового экологического мышления.

Для российских территорий наиболее важным намечающимся направлением в связи с разработкой месторождений углеводородов являются:

- Транспортные услуги,
- Образование и подготовка квалифицированных кадров для работы в нефтегазовой отрасли на арктическом шельфе.

Именно эти направления могут стать устойчивым конкурентным преимуществом территорий Баренц Региона, поскольку все без исключения нефтегазовые гиганты зависят от транспорта и, прежде всего, от человеческого ресурса. Усложнение работ и удорожание оборудования требуют все более качественных кадров.

8.2 Образовательный потенциал

Конкурентные преимущества в современном мире определяются нематериальными активами, например, такими как знания. Это один из парадоксов глобальной экономики.

Всемирный Банк в середине 90х провел исследование в 192 странах с переходной экономикой, которое показало, что экономический рост обусловлен:

- 16% капиталом,
- 20% природными ресурсами,
- 64% человеческим и социальным капиталом.

Свыше 40% ВВП развитых стран обеспечено благодаря эффективным системам образования и подготовки кадров. Практика успешных стран доказала: конкурентоспособность национальных отраслей и кластеров обеспечивается, если они интегрируют в своем составе образовательные учреждения.

Образование должно ориентироваться на будущий спрос бизнеса, государства и гражданского общества. Образовательные учреждения, не способные соответствовать нуждам этих «клиентов», лишены будущего. Система образования из отрасли производства дипломов должна превратиться в отрасль производства знаний и квалификаций. Суть современной системы образования – дать возможность молодым людям стать успешными в успешной стране. Этот принцип можно реализовать только через предоставление широких возможностей.

Российский бизнес почувствовал неудовлетворенность качеством вузовского обучения выпускников вузов в конце 90х и стал инвестировать в образование, действуя в двух направлениях:

- 1 Сотрудничество с вузами, модификация образовательных программ, методов преподавания,
- 2 Внутренние образовательные проекты, от введения в специальность до мощных корпоративных университетов. Компании силами своих сотрудников наладили чтение курсов и дисциплин, студенческие практики, стажировки и повышение квалификации.

Сегодня российский бизнес ждет от вузов базового образования, тогда как в отношении спецкурсов и практики иллюзии исчерпаны. Этому компании берутся учить самостоятельно в своих корпоративных учебных центрах и делают это вполне успешно.

Ни одна страна мира не содержит систему высшего образования исключительно за счет бюджетов. Но поддержка от бизнеса не придет в сферу образования, если эта сфера не продемонстрирует свою инвестиционную привлекательность и экономическую отдачу.

Сравнение тенденций, характеризующих состояние российской высшей школы с тенденциями других стран, приведено в **Таблице 79**.

Таблица 79 Сравнение тенденций, характеризующих состояние российской высшей школы с тенденциями, имеющими место в других странах

Российские тенденции	Тенденции других стран
В России количество получающих высшее образование с начала 90х выросло почти в 2.5 раза: со 190 до 448 студентов в расчете на 10 тыс. населения и насчитывает 6.5 млн человек. За это же время число вузов увеличилось вдвое, не считая многочисленных филиалов. Сейчас в России 1046 вузов из них 654	Развитые страны столкнулись с повышением спроса на высшее образование в 70-80е годы 20в. В Европе число студентов в 1960-80е в среднем увеличилось в 2.5 раза, в Финляндии и Швеции – в 6 раз, Норвегии – почти в 10 раз. Только к началу 21в рост числа студентов в большинстве стран замедлился. Причина массового



Российские тенденции	Тенденции других стран
<p>государственных. В последние четыре года число абитуриентов превышает число выпускников школ. Россия практически перешла к системе всеобщего высшего образования. В России процесс перехода к массовому высшему образованию совпал с началом затяжного демографического и экономического спада.</p>	<p>стремления получить образование одна и та же для всех стран – повышение конкуренции на рынке труда. В Европе и Америке переход к массовому высшему образованию происходил на фоне экономического подъема и последствий бэббума – вступления во взрослую жизнь детей многочисленного послевоенного поколения.</p>
<p>Главный вопрос для России – участвовать в мировом образовательном процессе или сохранять национальную систему образования без ее интеграции в мировую систему образования? Процесс интеграции всегда сложный, неудобный и трудоемкий. <u>Факт:</u> замедленная интеграция российской системы образования является причиной ее отставания в развитии.</p>	<p>Ведущие университеты Китая приглашают на работу преподавателей только с западным образованием. Западное образование было выбрано как условие успешной интеграции Китая в мировую экономику. 30 лет назад считалось, что в 21 веке Россия будет влиятельнее и сильнее, чем Китай, но сейчас очевидно, что роль России снижается, а Китая, наоборот, растет. Отставание, прежде всего, было допущено в сфере науки и образования, а затем, соответственно, это произошло в экономике.</p>
<p>В 30-е годы СССР осуществил модернизацию российской вузовской системы в интересах быстрой и масштабной индустриализации. Потребность в массовой подготовке инженеров привела не только к наращиванию числа вузов (их общее число выросло с 150 в 1917г до 516 в 1950г), но и к тому, что почти всем вузам была приписана функция технической школы. Расположение вузов на территории страны определялось планами создания территориально-производственных комплексов. В те же годы научно-технологические разработки были выведены из системы высшего образования и переданы специализированным академическим и ведомственным институтам. Т.е. университеты перестали быть гумбольдтовскими университетами и превратились в технические школы. Инженеров советские вузы выпускали в 6 раз больше, чем в США, а экономистов в 3 раза меньше, причем среди них преобладали инженеры-экономисты. Такая система высшего образования вполне соответствовала командной экономике, но оказалась несоответствующей требованиям рыночной экономики, что стало очевидным к началу 90х.</p>	<p>Американские университеты живут не только за счет обучения. Популярно партнерство университетов и бизнеса. Преподаватели, аспиранты и студенты работают в технопарках компаний или в совместных лабораториях. Частные университеты не имеют дотаций от государства, но получают государственные гранты от разных министерств. Примерно 50 лучших университетов США финансируются также Национальным научным фондом. Во всем мире наука аккумулируется в вузах, которые становятся площадками для инновационных разработок. В Китае это явная тенденция последних лет. Во всем мире научные академии консервативны и инертны. Удаление науки от университетов в академические круги лишает науку молодых умов и энергии. Если страна стоит перед выбором: во что вложить ограниченные ресурсы - в науку или образование – то правильный ответ – в образование, ради следующих поколений. Затраты на образование окупаются через 1.5 года, а в течение последующих 35 лет государство получает выгоды в размере 75% годовых. Более выгодного размещения капитала для государства не существует. Самый оптимальный вариант – совмещать в университетах научную и образовательную деятельность, что перспективно и выгодно для обеих сфер.</p>
<p>Выявляются 6 устойчивых тенденций, характеризующих сегодняшнее состояние высшей российской школы:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 Высшее образование становится массовым; 2 Растет доля платного образования; 3 Осуществляется переход к гибким специальностям, от квалификаций к компетенциям, что подразумевает способность принятия эффективных решений в динамично меняющихся условиях. Акцент смещается от процесса обучения на результат обучения; 4 Интернационализация; 	<p>Эти 6 тенденций были присущи для всех стран при переходе от традиционного индустриального образования к постиндустриальному. Кроме перечисленных, есть еще одна тенденция, которая пока не проявляет себя в России: 7. С конца 40-х годов 20в ведущие мировые державы стали рассматривать образование как часть своей внешней политики, а к концу прошлого века сформировался мировой рынок образовательных услуг, оборот которого в 2005г составил \$90 млрд, а число иностранных студентов достигло 1.5 млн чел. Экспортом образования занимаются 70% государств (129 стран по данным ВТО).</p>



Российские тенденции	Тенденции других стран
<p>5 Появление новых форм образования (виртуальные университеты, франчайзинговые университеты, корпоративные университеты и пр.);</p> <p>6 Смена образовательных технологий – перемещение процесса обучения с запоминания информации в область практических действий, размышления и поиска решений.</p> <p>Все эти признаки наблюдаются в российской высшей школе, но идут слишком медленно, кроме одного - коммерциализации.</p>	<p>Многие страны поняли, что обучение иностранных студентов – выгодный бизнес и пытаются прорваться на этот рынок. Например, Швеция за два последних года удвоила контингент иностранных студентов. В Японии сейчас почти 80 тыс. иностранных студентов.</p> <p>На протяжении последних 30 лет половину всех студентов на мировой рынок поставляют страны Азии. В лидерах: Китай, Корея, Малайзия, Индия, Гонконг. Устойчивый рост демонстрируют Тайланд, Сингапур и Пакистан.</p> <p>К 2025г общее количество студентов в мире возрастет с сегодняшних 97 млн до 260 млн. По прогнозам UNESCO иностранных студентов к тому времени будет 5-7 млн и 2/3 из них - выходцы из Азии. Лидерство по поставке студентов будет за Индией и Китаем, а следовательно, борьба на рынке образования развернется именно за эти регионы.</p>

Экспортно-импортные операции на международном рынке образования регулируются двумя механизмами: финансовым и правовым, а также способом

организации «продажи образования». Характеристики механизмов регулирования приведены в **Таблице 80**.

Таблица 80 Механизмы регулирования экспортно-импортных операций на международном рынке

Механизмы регулирования	Характеристики механизмов регулирования
Финансовый	<p>Страны можно условно поделить на жестких и мягких продавцов в зависимости от финансовой политики:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Жесткие продавцы: США, Канада, Великобритания, Австралия, Новая Зеландия. Главный интерес – доход от оплаты услуг. Роль грантов, стипендий, бонусов незначительна. ▪ Мягкие продавцы: Германия, Франция, Финляндия, Швеция во многом компенсируют обучение иностранных студентов в государственных университетах из своих бюджетов. Экономический эффект заключается в поступлениях от жизнеобеспечения студентов. Эти страны также заинтересованы в привлечении на свои рынки труда образованных эмигрантов. При помощи финансовых механизмов страны-экспортеры регулируют состав своих потребителей. Условия обучения для студентов из разных стран могут значительно различаться.
Правовой	<p>Особая тема – собственно образовательное законодательство и, прежде всего, о признании странами дипломов друг друга. В этой сфере действуют международные соглашения:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Лиссабонская конвенция «О признании квалификаций, относящихся к высшему образованию в европейском регионе» (1997г) ▪ «Всемирная декларация о высшем образовании для 21в» (1998г) ▪ Болонская конвенция (1999г) и др. <p>Нерешенных проблем пока достаточно, международное образовательное право находится в стадии активного становления.</p>
Организация продаж	<p>В образовательном процессе есть и обратная форма организации продаж – открытие представительств и филиалов вузов в разных странах.</p> <p>Мотивация покупателя: получение диплома без затрат на жизнь в другой стране. Мотивация продавца – тиражирование всегда выгодно.</p>

Интернационализация образования - один из главных источников позитивных изменений. Именно системы образования порождают технологические и социальные инновации. Они формируют новые индивидуальные

характеристики и новые качества жизни для больших групп людей. Образование делает людей более мобильными.

Часть сегодняшних проблем российского образования – следствие изолированности от международного образовательного пространства. Можно



говорить о нулевом присутствии России на мировом рынке образования. Россия сегодня остро нуждается в мировом формате образования. Лет чрез 30-40 образование будет самой дорогостоящей и самой актуальной деятельностью. Тенденция подтверждается ростом цен на образование и наращиванием капиталоемкости сектора.

Те страны, что на мировом рынке производства знаний и компетенций будут занимать лидирующие позиции, будут обеспечивать экономическую конкурентоспособность стран и регионов. Поэтому размышлять о системе образования исходя из внутривосточных интересов и тенденций уже невозможно. Надо смотреть шире и учитывать мировой контекст.

Вывод: То, что российское образование самое сильное в мире – миф, который мешает его развитию. Если бы это было так, в российские вузы выстроились бы очереди желающих его получить. В России учится только около 100 тыс

иностранцев. Ежегодный доход – \$150-200 млн, т.е. Россия имеет менее 0.5% мирового рынка образовательных услуг. Эта доля и есть реальный рыночный вес российского образования.

Но эта доля вовсе не означает, что России нечего предложить. Нужны реальные оценки рыночных преимуществ и недостатков и то, как они соотносятся с требованиями глобального рынка. Экономисты оценивают объем потенциального экспорта российского высшего образования в \$0.5-4.0 млрд. Суммарный экономический эффект будет двукратен из-за студенческого жизнеобеспечения.

Оценки экспортных преимуществ и недостатков российского высшего образования приведены в **Таблице 81**.

Таблица 81 Оценки экспортных преимуществ и недостатков российского высшего образования

Преимущества	Следствия выхода на международный рынок образования
Опыт того, какими усилиями и как создается хорошее образование	Адаптация к рыночным условиям и более жестким требованиям к качеству образовательного продукта, к его профессиональной конвертации, к учебному содержанию и условиям обучения. Международная конкуренция повысит качество всей национальной системы образования.
Солидный опыт обучения иностранных студентов	Продвижение фирменных российских программ фундаментальной подготовки специалистов наукоемких специализаций, где важно целостное и системное понимание предмета изучения – математики, физики, биологии.
Фундаментальность русского образования, которую удалось во многом сохранить	Западные университеты перекупили часть российского профессорско-преподавательского состава, подняв собственный рейтинг. Другие преподаватели ездят читать лекции за рубеж. Для европейских и американских студентов это более выгодный и безопасный способ приобщиться к российскому образованию, чем учеба в России
Дешевизна российского образования	Низкие цены не прельщают студентов из Европы и Америки, но являются аргументом для студентов из стран третьего мира и СНГ
Недостатки	Причины
Плохое состояние образовательного сервиса: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Оснащенность образовательного процесса ▪ Количество и качество общежитий 	Финансовые потери России во многом обусловлены качеством образовательной инфраструктуры
Образование ведется только на русском языке	Недостаточная подготовка преподавательского состава
Студентам запрещается работать	Издержки законодательства
Визовые ограничения и бюрократия	Издержки законодательства
Национально-религиозная неприязнь местного населения, случаи убийства иностранных студентов, либеральные наказания подобных преступлений российскими судами	Негативный имидж на международном рынке, снижающий привлекательность российских университетов на международном рынке образования



Непризнание дипломов большинства российских вузов на международном уровне	Вступление в 2003г России в Болонский процесс, ратификация ряда международных конвенций об эквивалентности российского и европейского образования. Однако все эти соглашения рамочные и существует множество механизмов, тормозящих реальный процесс. Необходимы средства образовательной дипломатии, двусторонние межвузовские соглашения и совместные программы.
---	--

Вывод: Если российская система образования останется в стороне от международных процессов, то ее удел - превращение в образовательную колонию. Планы мировых образовательных корпораций глобальны. С вступлением России в ВТО в страну придут мощные западные центры. Образование входит в перечень торговых услуг Генерального договора ВТО. Гарвард придет в Россию и, на самом деле это правильно, что у российской молодежи появится выбор. Но будет ли правильно, если среди выбора не будет качественной российской высшей школы? Отсутствие качественной альтернативы в России позволяет прогнозировать наращивание оттока российской молодежи в другие страны для получения образования и не факт, что все вернутся обратно. Утечка российской молодежи усугубит и без того неблагоприятную демографическую ситуацию.

Новые образовательные технологии

К числу факторов усложняющих, а значит, удорожающих конструирование образовательных программ (а, следовательно, и образования в целом), можно отнести следующие факторы:

- 1 Мир стал глобальным. Технологии производства распределились по всему мировому пространству и в совместную деятельность включены люди разных культур, религий и национальностей. При разработке учебных программ нужно учитывать мировой опыт, а не только национальный;
- 2 В технологических цепочках по изготовлению продукции стоимость человеческого труда резко возрастает из-за роста сложности операций, которые нельзя автоматизировать. Стоимость человеческого труда возрастает в составе производственных затрат. Соответственно и вложения в теоретическую и практическую подготовку возрастают.
- 3 В процессе образования также возрастает технологическая сложность, поэтому необходимо повышение технической оснащенности процесса обучения (лаборатории, оборудование и т.д.). А значит, и стоимость становится все выше.

Человек учится почти 20 лет своей жизни и это самая продолжительная технология из всех имеющихся. За этот период образовательные технологии

должны обеспечить передачу четырех базовых компетенций, которыми должен владеть современный образованный человек:

- 1 Техническая компетенция: владение компьютером, знание иностранных языков, умение водить машину, пользоваться банкоматом, разбираться в простых финансовых схемах, различать пенсионные, страховые и ипотечные операции и т.п. для того, чтобы быть социализированным членом сообщества. Для освоения этих компетенций достаточно простых курсов или информации.
- 2 Профессиональная компетенция: для того, чтобы человек мог продавать свой труд. Профессиональная компетенция осваивается дольше и требует 3-4 года. Эффективность обучения определяется способом обучения. Профессиональную компетенцию часто перемешивают с общей культурой и фундаментальной подготовкой. Это неверно.
- 3 Общая культура и управление собой: умение управлять собственными представлениями, поведением, сознанием, перестраиваться, переучиваться, формировать новые навыки.
- 4 Управленческая компетенция: умение ставить задачи, планировать и организовывать работу, делегировать полномочия, распределять функции и т.д.

Современное образование должно помочь гражданину освоить эти четыре базовые компетенции. Сегодня только знания уже не являются признаком образованного человека.

Учебный акцент сместился с умения запоминать на умение размышлять и правильно действовать, для этого современные образовательные технологии «затачиваются» под требуемые компетенции.

Справка:

- США инвестируют в НИОКР 2.59% ВВП, а Япония – 3.15%.
- В странах ЕС в последние годы очень медленно растут инвестиции в НИОКР – всего 2% в год. Этот показатель превышают только Швеция и Финляндия.
- В странах Азии, наоборот, происходит очень быстрый рост инвестиций в НИОКР. Например, сегодня в Китае в исследования инвестируется около 1.3% ВВП, однако ожидается, что в 2010г эта страна будет



вкладывать в науку такой же процент ВВП что и ЕС, а к 2020г Китай и другие азиатские государства оставят Европу далеко позади.

- Расходы на науку в бюджете России на 2007г – 0.9%.

Вывод: Уровень инвестирования в сферу образования и в науку является решением политическим и относится к ответственности государства. Согласно американских расчетов: \$1 затрат в системе образования дает \$3-6 прибыли. Прибыль создается в результате повышения инновационного потенциала нации.

8.3 Инновационный потенциал

Мировыми лидерами страны делает не наличие ископаемых ресурсов, а интеллектуальный и инновационный потенциал.

С каждым годом доля инновационного капитала в общей капитализации мировой экономики растет. Конкурентоспособными становятся страны, которые создают условия для инновационной экономики. Инновации – это гораздо больше, чем просто изобретение новых технологий, это внедрение новых идей, особенно в таких областях как информационные технологии и бизнес-услуги.

В основе инновационной экономики лежат активы знаний.

Понятие «активы знаний» включает:

1. Технологические ноу-хау
2. Ноу-хау в области бизнес-процессов
3. Связи с заказчиками, клиентами, потребителями
4. Репутация

Управление «активами знаний» отличается от управления материальными активами. Знания могут перемещаться, передаваться, перетекать. Носители знаний – конкретные люди. Активы знаний создавать труднее, для этого недостаточно инвестиций. Самым важным условием для создания активов знаний являются подготовленные, мотивированные и талантливые люди.

Факт: В среднем в мире в научных учреждениях 90% результата создают 2% ученых.

Компания, обладающая знаниями «как делать» является конкурентоспособной. Знания о том «как не надо делать» представляют не меньшую ценность и приобретаются с еще большим трудом (неудачи, в отличие от успехов, обычно скрываются).

Механизм защиты активов знаний – правовая защита интеллектуальной собственности (патенты, коммерческие тайны, авторские права).

На протяжении 20в ключ к успеху выглядел так: определить перспективную технологию и инвестировать в нее средства.

Сегодня алгоритм действия иной. Ситуация меняется стремительно, стандарта

инновационного бизнеса не существует. Поэтому, главное условие успеха - почувствовать потенциальные возможности инноваций и суметь ими воспользоваться. Знания не могут быть проданы в чистом виде, они должны быть преобразованы в продукт или услугу.

Необходимые условия для извлечения выгод из инноваций, проиллюстрированы примером Силиконовой долины в **Таблице 82**.

Таблица 82 Необходимые условия для рыночного продвижения инноваций

Для успешного продвижения инноваций необходимо, чтобы в одном месте и в одно время сходились:	В Силиконовой долине для этого альянса имеются условия:
1. Учреждения образования, обеспечивающие высокую концентрацию хорошо обученной молодежи	Два ведущих университета
2. Бизнес идеи	Общий дух, пронизанный предпринимательством, желание рисковать и выходить на рынки с новыми продуктами, технологиями
3. Новые технологии, технические решения	Приток «технических мозгов» из разных стран. Чаще всего это разочаровавшиеся бывшие работники крупных учреждений и фирм, где у них не было возможностей попробовать и проявить себя.
4. Венчурный капитал	Открытый доступ к венчурному капиталу

Одна из причин, замедляющих инновационный и венчурный процесс – культурная пропасть между типами мышления ученого и предпринимателя, что мешает найти общий язык даже при взаимной заинтересованности.

Некоторый разрыв между учеными и предпринимателями существует во всех странах и проблема не в разрыве, а в том, как он преодолевается.

Технология успешного преодоления разрыва включает:

- Создание некой бизнес-среды, в которой инженеры получают представление о том, чем живет рынок, а те, кто работает на рынке – узнают о возможностях и ограничениях технологий;
- Бизнес-школы, где инженеры, продвинутые в технологиях, получают представление о реалиях рынка.

Модели управления инновационным бизнесом

Управление инновационным бизнесом может осуществляться по одной из



следующих моделей:

- 1 Государственная модель – финансирование образования, фундаментальных научных исследований, не связанных с конкретными продуктами. История показывает, что государство может способствовать созданию общего фундамента как предпосылки для инновационной активности, но если к этому не подключается бизнес, то инвестиции государства в образование и фундаментальную науку не приносят нации практических выгод в форме прибыли от реализуемых конкурентоспособных продуктов и услуг на мировом рынке;
- 2 Модель частного сектора – распространенная в период с 20х по 80е годы 20в, когда движущим фактором исследовательской деятельности были крупные компании (Dupont, General Electric и т.д.);
- 3 Децентрализованная модель «открытых инноваций», построенная на партнерстве, которая стала получать распространение с конца 20в. Эта модель в разных странах отличается мало, более того, несколько стран нередко объединяются для проведения исследований с разделением затрат и полученных результатов. Для того чтобы эта модель работала, необходимо управлять двумя элементами – интеллектуальной собственностью и отраслевыми технологическими стандартами. Интеллектуальная собственность в странах Европы, в США, в Азии – входной билет на рынки (патент).

Применение современной децентрализованной открытой модели управления инновационным бизнесом требует выполнения ряда условий (См. **Таблицу 83**)

Таблица 83 Условия для успешного применения децентрализованной открытой модели управления инновационным бизнесом

Условия	Характеристика
Горизонтальная структура управления инновационным бизнесом	Структура может быть лишь горизонтальной, характеризующейся экономической демократией, вертикальные структуры, отношения построены на вертикальной подчиненности, неприменимы для организаций инновационного типа
Демократичный стиль руководства	Главная задача - стимулировать деятельность сотрудников, поддерживать их новаторство
Необходимость постоянной координации	Инновационная деятельность связана с необходимостью постоянной координации усилий в рамках временной компрессии
Команда	Залог успеха - командные усилия

Наличие лидеров	Лидерство имеет важность, поскольку кто-то должен иметь видение цели, кто-то должен чувствовать требования рынка и быть готовым принять ответственность и риски.
Сильный менеджмент	Практика показывает, что слабое звено децентрализованной модели – менеджеры. Это подтверждает, что в инновационной экономике роль человеческого фактора выше, чем в экономике традиционного типа
Основные качества, предъявляемые к организации в инновационной экономике	Творческий потенциал, предпринимательский менталитет, упорство

Алгоритм формирования инновационной экономики

Инновационная экономика формируется не по постановлению правительства, а по более сложным закономерностям:

- Конкурентоспособность национальной экономики определяется наличием инновационных регионов – территорий, где концентрируются десятки предприятий одной или смежных отраслей. При такой дислокации, когда «открытия носятся в воздухе» предприятия резонансно повышают конкурентоспособность друг друга, а поток клиентов возрастает за счет расширенных возможностей и выбора, которые дает кластер.
- В создании инновационных регионов участвуют три местных партнера – академический, корпоративный и государственный. Их совместная инновационная политика направлена на активизацию предпринимательства.
- Любой кластер имеет ядро – некое «якорное» предприятие, успешную компанию, своим развитием доказавшую перспективность отрасли. Другие предприятия начинают тяготеть к «якорю», совместно генерируя новые идеи, создавая новые направления и компании, что приводит к значительному синергическому эффекту.
- Появление кластера увеличивает мобильность кадров, привлекаются энергичные люди, способные сотрудники перетекают в смежные компании.
- Работодатели расширяют возможности профессионального и карьерного роста своих сотрудников, создавая им благоприятные условия для работы. Такая установка также способствует росту инноваций, поскольку новаторские идеи и продукты могут создаваться только свободными людьми.



- Инновационные территории имеют динамичную бизнес-среду, формируемую большим количеством малых компаний с персоналом 3-5 человек. Гибкость, способность, быстро перестроиться, вырасти или, наоборот, свернуться, делает их более конкурентоспособными.

В мировой практике существует немало успешных примеров создания инновационных территорий вокруг университетов.

Двадцать лет назад экономика Северных стран находилась в кризисе, из которого им удалось выйти за счет инновационных технологий в различных областях. Это позволило экономикам Северных стран быстро стать одними из самых конкурентоспособных экономик в мире.

Пример: Шведский проект Growlink был признан лучшим проектом 2003г в сфере поддержки и развития инноваций. Инновационный центр в городе Линчепинге специализируется в области информационных технологий, медицины и фармакологии. Сегодня бюджет Линчепинга, где проживает всего 135 тыс. человек, в два раза превышает бюджет, например, Калужской области, с населением более миллиона.

Двадцать лет назад ситуация в Линчепинге была критической: компании SAAB, основной работодатель, закрыла ряд направлений своей деятельности, был сокращен научно-производственный и инженерный персонал и перед муниципалитетом встал вопрос о дальнейшей судьбе города.

Было принято решение об инновационном развитии медико-фармакологических технологий на основе местного университета, где обучалось 3 тыс. студентов. Была создана система, задача которой – коммерциализация технологий и генерирование новых наукоемких предприятий. Система включила органы государственной и муниципальной власти, научные учреждения, университет, технопарк, финансовые и кредитные учреждения, бизнес-инкубаторы, венчурные и другие фонды, консалтинговые компании и объединения предпринимателей.

Ключевое условие успеха шведского проекта – высокая согласованность действий разнородных элементов инновационной инфраструктуры при отсутствии единого центра управления, но при активном использовании партнерских связей, горизонтальных контактов, клубных форм работы. Жестких правил нет, все выстраивается на договоренностях и стремлении к взаимодействию, от которого зависят выгоды всех участников. Пять ступеней пути к успеху сетевого способа организации включают:

1. Информация
2. Коммуникация
3. Координация
4. Кооперация

5. Интеграция

Основным элементом системы стал университетский холдинг, на территории которого расположились исследовательские центры компаний.

Первый шаг, который был сделан университетом в инновационном направлении - соединение технической подготовки студентов с управленческой подготовкой (управление инновациями).

Помимо проведения научно исследовательских работ холдинг инициировал создание фирм студентами и преподавателями, вплоть до выдачи им небольшого стартового капитала. Около 40% предприятий сегодня работает на основе идей, рожденных в университете. Путь от идеи до коммерческого проекта занимает несколько лет. Когда у студента или преподавателя появляется идея, его отправляют в центр подготовки предпринимателей, где выясняется, пригоден ли он к предпринимательству. Если за время обучения у человека появляется бизнес-план и желание создать предприятие, то он перемещается в бизнес-инкубатор, где его предприятие получает офисную, маркетинговую, бухгалтерскую, юридическую и иную поддержку за минимальную плату. Действия каждого начинающего менеджера сопровождаются персональным ментором (наставником) - руководителем состоявшейся инновационной компании. Менторы не дают готовых решений, их задача – подталкивать новичка к самостоятельным выводам и решениям (в форме вопросов и комментариев).

В Линчепинге кластерные приоритеты поддерживаются двумя специализированными бизнес-инкубаторами.

Все структуры поддержки (центры подготовки предпринимателей, бизнес-инкубаторы и т.п.) поддерживаются муниципалитетом.

Через 2-3 года вставшее на ноги предприятие переходит в технопарк, на территорию со всеми необходимыми коммуникациями, где оно размещается на условиях аренды. Льготного режима в технопарке уже нет, предприятие само оплачивает все необходимые услуги (маркетинг, бухгалтерия и т.п.).

Ставка мэрии Линчепинга на инновации привела к росту экономических показателей. За 20 лет количество малых компаний выросло в 35 раз, количество занятых в них работников – в 30 раз (численность занятых в 61% компаний не превышает 5 человек), количество студентов увеличилось в 10 раз, а суммарный доход территории в виде налоговых и иных поступлений достиг \$1 млрд.

Правило Линчепинга - любое нововведение городского масштаба должно рассматриваться в его региональном, национальном и международном значении. Нацеленность территорий инновационного развития на работу с мировыми рынками требует «перемасштабирования», т.е. все вопросы рассматриваются с выходом за рамки муниципальных или региональных границ.



Вывод: В российских условиях для запуска тройного взаимодействия: динамики рынка, динамики создания знаний и динамики политических и законодательных процессов в области инноваций – недостаточно определиться с кластерными приоритетами, выстроить структуры поддержки и создать множество предприятий. Чтобы стать развивающимся инновационным регионом, российской территории необходимо выполнить еще два условия:

1. Вырастить инновационный университет и создать в нем среду, порождающую идеи, новации и компании;
2. В формулу успеха, выведенную в Калифорнии «интеллектуальный капитал + венчурный капитал» добавить еще одно слагаемое - «ментальный капитал». Чтобы территория была живой, порождающей новаторские идеи и синергию, а рынок инноваций оформился и приобрел устойчивость, в России, прежде всего, надо начинать с ментальных и поведенческих установок людей.

Признаки инновационного университета:

- Наличие достаточно широкого и точно определенного спектра исследовательских работ;
- Ориентация на экономическую целесообразность, что влечет за собой новый тип управленческих действий – необходимость создания

организационных механизмов, ответственных за технологическую доводку исследований, создание фирм, анализ рынков, продвижение продуктов, привлечение инвестиций и т. д.;

- Университетская среда, где поддерживаются предпринимательство, изобретательство и действия стратегических партнеров по инновационным разработкам (бизнес-инкубаторов, технопарков, венчурных фондов и т.д.).

Технопарки

Министерство экономического развития и торговли подготовило «Закон об особых экономических зонах в РФ» (разработан еще в конце 90х) предусматривающий создание в России свободных промышленно производственных и технико-внедренческих экономических зон. Предполагается, что все зоны будут образованы вблизи традиционных научных центров: Академгородок в Новосибирске, Саров в Нижегородской области, Дубна в Подмосковье, С-Петербург.

Российские технопарки, создаваемые на основании этого закона, нельзя считать полноценными, хотя они и обладают рядом признаков, присущих технопаркам (См. **Таблицу 84**).

Таблица 84 Различия между российскими и зарубежными технопарками

Характеристики российского технопарка	Характеристики зарубежных технопарков
Развитие технопарков на базе высших учебных учреждений.	Сдача в аренду предприятиям пустующих участков земли вместе с помещениями (США, Европа) или строительство технопарков независимо от вузов (Китай, Индия)
Располагаются в старых, слегка адаптированных помещениях вузов.	Наличие отдельного и желательно относительно нового здания – одно из важнейших условий развития технопарков. Технопарк должен обладать возможностью расширения.
Число фирм, работающих в рамках российских технопарков невелико – обычно не более 10.	В развитом технопарке работают, как минимум, полсотни частных инновационных компаний
Являются фактически еще одним факультетом вуза или лабораторией. Чаще всего не имеют статуса юридического лица, не могут заключать прямые контракты (это приходится делать через вуз). В итоге результаты их деятельности: по разным оценкам, объем условного рынка технопарков, например в С-Петербурге, не превышает \$15 млн, что ничтожно мало по сравнению с западными показателями (Хельсинки – \$350 млн).	Свобода от учредителей (ректоратов), которые не могут навязывать им не только клиентов, но и направления работы. Технопарки управляются Советом, состоящим из представителей бизнеса, науки, чиновников – аналог Совета директоров в компаниях. В целом европейские и американские технопарки руководствуются теми же принципами, что и самостоятельные коммерческие структуры – экономической эффективностью.



Характеристики российского технопарка	Характеристики зарубежных технопарков
<p>Новый Закон предусматривает возможность создания двух типов особых экономических зон (ОЭЗ):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Промышленно-производственных (ППЗ) – действуют в условиях свободной экономической зоны и ее резидентом можно стать только вложив 10 млн Евро «в материальные активы»; 2. Технично-внедренческих (ТВЗ) – именно эта зона является экономической основой для технопарка. Резидентом можно стать, заключив договор аренды объектов госимущества «расположенных на земельных участках в пределах территории ОЭЗ». Правда, еще предусмотрен отбор бизнес-планов претендентов экспертным советом. Руководить ОЭЗ (а значит, фактически и расположенным здесь технопарком) будет государственное агентство. Регионы, где будут располагаться зоны, получают из федерального бюджета средства на их обустройство. Поскольку не сказано о принципах формирования экспертного совета, без которого не получить статус резидента, то появляется очевидное поле для коррупции. 	<p>Бизнес – планы для европейских, американских или азиатских технопарков разрабатываются на 10-15 лет. Основную часть финансирования такие проекты получают в большинстве случаев от государства, при этом технопарки с государственным участием составляют не более 5%. В Англии доля государственного финансирования составляет 62%, в Германии 78%, во Франции – 50%, в Бельгии -100%.</p> <p>Кроме прямого финансирования применяется обширная система льгот, и именно льготы стали одним из самых распространенных способов стимулировать инновации. Идеология технопарка заключается в равноправном ассоциативном партнерстве бизнеса и науки и при поддержке государства, которое лишь создает законодательные правила игры и обеспечивает финансовую подпитку.</p> <p>Нигде в мире государство не управляет технопарками. В Финляндии и Швеции технопарки входят в местные ассоциации, представляющие свои интересы на государственном уровне. В крупных европейских городах существуют сетевые технопарки и этот формат оптимален для крупных мегаполисов.</p>
<p>В России столкнулись две концепции технопарков, сетевая, предложенная петербургскими вузами и та, что предусматривается законодательством. Независимо от выбора концепции, технопарки заработают лишь в том случае, если локомотивом их создания станет бизнес, который в первую очередь заинтересован в инновационных продуктах конкурентоспособных на мировом рынке.</p>	<p>Даже в Индии, где роль государства очень высока, технопарки создавались по инициативе и за счет инвестиций ведущих западных и местных вендоров, которые открывали там сервисные подразделения, а государство, понимая выгоды от привлечения этих инвестиций, обеспечивало все условия (площадки, льготы).</p> <p>При равном партнерстве всех участников бизнес на основе технопарков обладает наибольшими стимулами развития, вузы тоже заинтересованы в проектах такого рода, но, как правило, они подтягиваются за динамичными деловыми партнерами.</p>

Потенциал соседства с Северными странами

Компании Северных стран, нацеленные на бизнес в России, сталкиваются с рядом сложностей:

1. Традиционными являются сложности таможенного законодательства, бедной инфраструктуры, бюрократия и т.д.
2. Однако, самая серьезная проблема - кадровая. Когда компании Северных стран приходят на российский рынок, они ожидают найти высококлассных специалистов, которых готовит традиционно сильная техническая российская школа. На самом деле, компетентных кадров катастрофически не хватает. Высшая школа выпускает кадры, не готовые к работе и бизнесу приходится их не только учить, но и переучивать. Квалифицированные специалисты со средним образованием просто отсутствуют. Среднее образование в России долго было не востребовано, и в результате, количество и качество специалистов сократилось до катастрофического уровня. Сегодня недостаток квалифицированных кадров уже невозможно преодолеть без

реформы высшего и среднего технического образования. Иностранный бизнес готов включиться в этот процесс (См. Гл. **Потенциал невозобновляемых ресурсов**. Подготовка кадров для нефтегазового сектора по норвежским программам в вузах Мурманска и Архангельска).

Движение бизнеса Северных стран в Россию безальтернативно. Если внутренний рынок этих стран развит, то соседний российский рынок представляет лишь поле для роста. Для малого и среднего бизнеса Северных стран партнерство с российскими компаниями – стратегическая возможность экспорта своих знаний на новый рынок и роста.

Появление компаний Северных стран на российском рынке приведет к большим изменениям. Компании Северных стран не только усилят конкуренцию на рынке высоких технологий, но и принесут с собой новые продукты. Северные страны традиционно сильны разработками в области телекоммуникаций, экологии, биомедицины, систем безопасности и ресурсосбережения (См. Раздел «Новая



мировая экономическая доктрина»).

Но главное, что может дать партнерство с компаниями из Финляндии, Швеции и Норвегии, это опыт выхода из кризиса и приобретения конкурентоспособности благодаря развитию высоких технологий и индустрии знаний. Российским регионам нужнее всего опыт создания региональных инновационных систем, опыт сотрудничества правительственных структур с национальными агентствами (SITRA, TEKES, VTT), с непосредственными игроками рынка («Технополис», hi-tech компании), представляющих примеры работающих частно-государственных партнерств, о чем много говорится в России в последнее время.

Вывод: Полноценная структура для высокотехнологичного бизнеса предполагает возможность развивать инновационную идею в коммерчески привлекательный продукт. Для этого нужен рынок, заинтересованный в этом продукте, с крупными, средними и малыми игроками. Им, в свою очередь, нужны профессиональные сервисы. Поэтому, организуя инфраструктуру для ведения высокотехнологичного бизнеса, игроки Северных стран могут способствовать созданию инновационного кластера в России. Возможность

учиться на надежных примерах – главное преимущество соседства.

8.4 Управленческий потенциал

Очевидно, что спазматический российский менеджмент, когда задачи решались бессистемно и в пожарном режиме, в последние годы стал постепенно сменяться регулярным менеджментом. Регулярный менеджмент начинается с постановки долгосрочных целей. Без целей нет системы.

Транспортная отрасль состоит из множества компонентов. Деятельность любого компонента должна оцениваться по его вкладу в достижение конкретных целей всей отрасли, а не прибылью, ценой акции или каким-либо другим подобным абстрактным показателем. Интерес к стратегиям, устанавливающим долгосрочные цели и приводящий составные компоненты к единой системе, в России заметно повышается.

Результаты исследований, проводимых в 2003-2006гг в С-Петербурге, в рамках проекта «Менеджмент в С-Петербурге», основанные на опросах высших руководителей успешных компаний, показывают быстрое развитие положительных изменений в управлении российским бизнесом (См **Таблицу 85**).

Таблица 85 Результаты опроса руководителей успешных компаний С-Петербурга (проект «Менеджмент в С-Петербурге», 2003-2006гг)

Приоритеты с точки зрения руководителей успешных компаний Северо-Запада России	Комментарии
1. Привлечение квалифицированного персонала	По мнению руководителей компаний, задача имеет наивысшую актуальность, в этом отражается российская ситуация – всеобщий дефицит квалифицированных кадров.
2. Построение организационной структуры	78% опрошенных менеджеров успешных компаний морально готовы к изменениям своих организационных структур и чувствуют в этом необходимость.
3. Стратегическое видение	Ставится на третье место, однако, организационная структура – инструмент реализации стратегии. Если нет стратегического видения того, куда движется компания, то невозможно сделать организационную структуру эффективной. Такие понятия как «миссия» и «видение» пока еще остаются не вполне понятными для российских руководителей, и поэтому их наличие в организации все еще не видится приоритетной задачей. Опросы менеджеров самых успешных японских компаний показывают, что в числе основных условий успеха японский бизнес видит наличие амбиций. В Японии существуют амбиции государства, регионов, префектур, администраций, компаний. Амбиции не что иное, как устремленность в будущее, видение, курс на будущее, стремление достичь желаемого результата, воплотить мечту в жизнь. Для осуществления прорыва в управлении российским руководителям не хватает, прежде всего, амбиций на всех уровнях. В 21в хорошее управление в организации заключается, прежде всего, в создании настрой и мотивации команды сотрудников на реализацию амбициозных планов.
4. Повышение качества продукции	Качество начинает восприниматься российскими руководителями уже не как действия по снижению брака, а как



	система, охватывающая всех сотрудников на всех стадиях производства (сквозной контроль качества)
5. Задача мотивации персонала, маркетинговая работа, разработка долгосрочных стратегий по продвижению продукции и услуг	Замечено, разработку стратегий в российских компаниях стимулируется сотрудничеством с зарубежными компаниями, т.к. зарубежный партнер, начиная сотрудничество с российской организацией, прежде всего, хочет понять долгосрочные цели потенциального российского партнера. Работа с западными партнерами заставляет российские организации серьезно задумываться о будущем, что создает позитивный толчок для развития организации.
6. Задача модернизации производства	Эта задача, которая в 2003г считалась самой актуальной, за три года, в изменившейся ситуации 2006г, переместилась на последнее место, поскольку многое в этом направлении уже сделано.

Изучение показывает, что российский менеджмент динамично развивается. Однако российские руководители еще не готовы решать такие задачи, как внедрение инновационных технологий и исследования. Конкуренция еще не достигла такого уровня, чтобы компании стремились к сокращению издержек за счет внедрения инноваций. По мере ужесточения конкуренции бизнес будет уделять инновациям все больше внимания. Сегодня только самые продвинутые руководители (они же самые успешные) считают, что все риски и все возможности находятся внутри компании. Внешняя среда никогда не является угрозой, она просто подвижна. Поэтому, по мере ужесточения конкуренции, перечень приоритетов для российских компаний приобретет следующий вид:

1. Миссия, видение, разработка стратегий
2. Построение организационной структуры
3. Привлечение квалифицированных и творческих сотрудников
4. Оптимизация системы мотивации сотрудников
5. Повышение качества продукции (сквозная система управления качеством), поиск новых решений, инновации

Ужесточение конкуренции внесет изменения не только на уровне стратегий, но сформирует новые ценности компаний.

Изучение показывает, что успешными российскими менеджерами осознаются пять основных ценностей, необходимых для успеха бизнеса:

1 Долгосрочность мышления и проектов. Наиболее удаленный горизонт стратегического планирования в России сегодня 15 лет. В основном компании обладают стратегиями на 5 лет, что по мировым меркам определяется как недалекновидность. В мировой практике горизонт мышления - не менее 10-30 лет.

2 Начинание дел, основные результаты которых проявятся только при следующих руководителях. Это серьезный качественный сдвиг в российском менеджменте, т.е. российский бизнес входит в так называемую стадию «прогрессивного умножения целей».

3 Качество не только продуктов, но и образа мышления и процессов. Принятие философии качества всеми сотрудниками компании. Если раньше

внедрение системы качества воспринималось как тактический проект, то сейчас все больше топ-менеджеров считают управление качеством – стратегическим направлением. Новые подходы к качеству можно реализовать, только если в компании разделяется первая ценность – долгосрочность мышления. Эффект от внедрения системы качества накапливается долями процентов в год, результат всегда отсрочен. Замечено, что не все российские руководители нынешнего поколения способны осознать и принять новую философию.

4 Делегирование управленческих полномочий. При концентрации ответственности в одних руках компания не развивается, а разбухает. Компании стали всерьез задумываться о выборе модели взаимоотношений с персоналом. В подвижной конкурентной среде руководство не всегда знает, как действовать. Выгодным становится создание атмосферы, чтобы идеи, в том числе, стратегические – генерировались внутри фирмы. Проводятся серии семинаров, в которых участвуют сотрудники всех уровней, создается банк идей и в сознании сотрудников поддерживается убеждение, что их предложения могут быть полезны для управления компанией. При таком подходе увеличивается количество лидеров в подразделениях самих компаний.

5 Инновации. Именно инновации становятся ключевым фактором для любого бизнеса, независимо от того, насколько он связан с высокими технологиями. В конкурентной среде компания не может выжить, если она не обладает конкурентными преимуществами. Преимущество дает выгодное отличие от других компаний. Исследование показывает, что каждая успешная компания оказалась инновационной технически, технологически или управленчески. Инновации могут быть во всем. Например, система качества может быть смоделирована самостоятельно, а не скопирована с ISO. Инновационность бизнеса зависит от четвертой ценности компании – ее человеческого капитала.

Основной враг любого бизнеса – непоследовательность руководства. Стратегии как раз и существуют, чтобы обеспечивать последовательность развития бизнеса. Каких бы тактических действий не потребовала от руководства текущая ситуация, стратегия помогает не упускать из виду основные вехи на пути к поставленной цели.



Изучение российской ситуации показывает, что наиболее распространенной ошибкой российских организаций является попытка решать структурные проблемы посредством внедрения информационных технологий. Современные информационные технологии – всего лишь инструмент. Как правило, технологическое совершенствование без совершенствования управленческих решений (бизнес-модель, система управления, контроля качества и исполнения) ведут лишь к росту затрат, но не к достижению запланированных результатов. Для достижения максимального эффекта от информационных технологий необходимо предварительно оптимизировать организационную структуру путем фокусированных действий (инвестиций) в устранение недостатков и усиление сильных позиций.

Вывод: Российский бизнес приходит к пониманию того, что компания может достичь лидерства в условиях конкуренции только через последовательное управление, стимулирующее креативность компетентного персонала, который надо сначала привлечь, а потом удержать. Основной потенциал организации – это потенциал человеческого ресурса.

Тенденции в российских территориях, в том числе, Баренц региона

Дефицит человеческого ресурса стимулирует руководство компаний на постоянное улучшение условий труда. Компании стараются повышать собственную привлекательность для сотрудников разными способами, чтобы снизить отток кадров. Значительные средства вкладываются в обучение и профессиональный рост сотрудников. Для этого становится необходимым взаимодействие с образовательными учреждениями. Программы кадрового обеспечения есть практически у всех отраслевых лидеров. (См. Гл. **Образовательный потенциал**).

В последние годы российский бизнес стал все чаще принимать решения о вкладе в развитие территорий присутствия. Если не создать современную качественную среду обитания, то затраты на развитие и профессиональное образование сотрудников оказываются бессмысленными: удержать хороших специалистов в захолустном городе невозможно никакими зарплатами. Если улучшается среда, включая учебные заведения, объекты досуга, культуры и образования, то это можно рассматривать как инвестиции в обеспечение устойчивого развития. Серьезный российский бизнес, ориентированный в будущее, это понял. Но это еще не всегда понимает местная власть. Часто бизнес рассматривается властью как дойная корова для извлечения средств на решение собственных текущих задач – ремонта протекающих крыш, дорог и т.п. Практика показывает, что максимальный эффект социальные проекты бизнеса приносят в рамках системного подхода к развитию территории при партнерстве

с местной властью. Постепенно выстраивается новая модель сотрудничества градообразующих предприятий и муниципальных властей.

Пример: Создание программы содействия реформам муниципального самоуправления «СУАЛ-холдинг» (Надвоицы, Карелия). Программа помогала решать следующие задачи:

1. Реорганизация структуры муниципального управления
2. Выстраивание межбюджетных отношений
3. Передача органам власти опыта по управлению активами
4. Развитие международного сотрудничества для реализации проектов экономического развития муниципалитетов
5. Стимулирование развития малого и среднего бизнеса
6. Создание системы социальной благотворительности, стимулирование гражданских инициатив для того, чтобы население осознало – качество среды проживания зависит от самих жителей
7. Создание фондов местного сообщества, которые объединят усилия всех сторон, заинтересованных в развитии территории.

Бизнес заинтересован в создании системы взаимодействия с властью. Если такая система выстраивается, то становится возможным просчитывать и планировать активность на территории присутствия, объединяя ресурсы власти, бизнеса и гражданского общества. Процесс имеет следующий алгоритм А-Б:

А) Объединение идей и ресурсов;

Б) Реализация социальных программ, выбранных на конкурсной основе. Бизнес понимает, что необходимо думать не только о конкурентоспособности бизнеса, но и о конкурентоспособности территорий, на которых располагаются производственные мощности. Это важно, чтобы привлекать на производство конкурентоспособные человеческие ресурсы с хорошим образованием, крепким здоровьем и готовностью много и эффективно работать. Но чтобы удержать специалиста, недостаточно платить хорошую зарплату. Необходимо создать условия, при которых он и его семья могли бы жить на качественно новом уровне. Стратегический потенциал успешного бизнеса заключается в создании плацдарма для долгосрочного и устойчивого развития.

Подготовка социально ответственных менеджеров Самыми престижными дипломами в современном деловом мире считаются «зеленые» дипломы МВА, которые начинают выдаваться все большим количеством западных учебных заведений по окончании особых учебных бизнес-программ. «Зеленое» мышление означает больше, чем озабоченность состоянием окружающей среды. Социальная ответственность и экономическая целесообразность также



охватываются этим определением. В такую программу обучения включаются дополнительные курсы: этики, социальной ответственности компаний, рационального бизнеса, взаимоотношений бизнеса и общества. Итоги подводятся по трем показателям: Люди – Планета – Прибыль

Пример: Убедением выпускников таких программ является установка, что рациональный бизнес это «добросовестная практика, благодаря которой мир становится лучше в интересах будущих поколений».

Большой бизнес оказался готов к новому подходу и диплом МБА пользуется огромным спросом на международном рынке труда, как гарантия совокупности «в одном флаконе»: знаний в области управления, поиска решений, улучшающих состояние окружающей среды + одновременно увеличивающих прибыль бизнеса.

Мнение:

В России решено развивать автопром путем стимулирования прямых зарубежных инвестиций в создание сборочных производств. За счет таможенных и налоговых преференций, дешевых энергоносителей и дешевого труда Россия стала удобной площадкой для сокращения производственных затрат международных автогигантов с одновременным входом на перспективный российский рынок.

Благодаря территориальной близости к границе и наличию инфраструктуры С-Петербурга и Ленобласти «приземлили» на своей территории несколько проектов по сборке иномарок.

Однако гордиться здесь нечем, т.к. перевод самых трудоемких, но технически несложных процессов в развивающиеся страны с дешевым трудом – общемировой тренд и участие в этом российских регионов с более высоким научно-техническим потенциалом, не делает ему чести.

Строительство нескольких автосборочных заводов российские власти часто определяют как процесс формирования автомобильного кластера. Однако для создания полноценного кластера, кроме сборочных предприятий нужны: производство компонентов, инжиниринговая составляющая (исследования, проектирование, сопровождающие процессы), и самое главное, обучение специалистов.

Экономика С-Петербурга не получает от сборки ничего, кроме рабочих мест. Для зарубежной компании нет необходимости повышать уровень образования и потенциал российских специалистов или конкурентоспособность территории.

Российским властям следует пристальнее присмотреться к китайскому опыту. Китайцы настаивали, чтобы иностранный автопром разворачивал свою

деятельность в Китае через учреждение совместных предприятий с китайскими компаниями. Это позволило китайскому автопрому привлечь инвестиции, ноу-хау и допуск к лицензиям на выпуск не только автомобилей, но и компонентов.

В отличие от перенаселенного Китая, Россия, наоборот, испытывает дефицит трудовых ресурсов, особенно в области «синих воротничков». Спрос на них на рынке труда растет. Скоро, чтобы удержать рабочих на конвейере придется платить такую зарплату, что автомобиль станет золотым и неконкурентоспособным (ведь автосборку размещают в других странах, прежде всего, из-за дешевой рабочей силы). На это автопроизводитель пойти не сможет, следовательно, после забастовок и волнений (которые уже начались), на сборочных предприятиях С-Петербурга и Ленобласти будут работать рабочие, приехавшие из удаленной провинции и соседних стран СНГ, согласные на более низкую оплату труда. Такого ли результата хотели власти, привлекая автогиганты?

Волнения на окраинах Парижа – следствие привлечения эмигрантов в качестве дешевой рабочей силы на конвейерную автосборку французского автопрома в 70-80е в 20в.

8.5 Финансовый потенциал

Государству нужны налоги и решение социальных задач, а компаниям нужна инфраструктура для развития бизнеса. Развивается бизнес – создаются рабочие места, поступают налоги и решаются социальные задачи. Ответ на вопрос о том, что первично и что вторично, ясен.

Частный бизнес идет на альянс с государством, когда экономическая выгода очевидна. Мировой опыт показывает, что организационный альянс власти и бизнеса складывается удачно тогда, когда именно бизнес прорабатывает рамочные условия партнерства.

Утверждение Программ развития транспортных сетей ТЕН в Европе происходило в период экономического спада, когда бюджеты европейских государств были крайне стеснены. В этих условиях, государственные бюджеты были бы просто не в состоянии финансировать все проекты названные приоритетными для развития транспортной инфраструктуры. Поэтому, выявлялся потенциал всех возможных финансовых механизмов, которые можно было бы применить. Критерии пригодности механизмов финансирования: экономическая и финансовая обоснованность проектов и окупаемость затрат.

Основные критерии приведены в **Таблице 86**.



Таблица 86 Экономические и финансовые критерии реализации инфраструктурных проектов

Уровни выгодности и прибыльности проектов	Низкая финансовая прибыльность для инвестора	Высокая финансовая прибыльность для инвестора
Низкая социально-экономическая выгода для Сообщества	Случай реализации проекта на основе только политического решения, экономическая обоснованность недостаточна. Частного инвестора такие проекты не интересуют. Партнерство государственного и частного секторов невозможно.	Исключительно редкий случай, поскольку именно поступления от пользователей, а не дотации, должны представлять основную доходную часть инфраструктурного проекта.
Высокая социально-экономическая выгода для Сообщества	Возможна реализация проекта на основе совместного финансирования государственным и частным секторами. Партнерство государственного и частного секторов возможно.	Становится возможным привлечение инвестиций частного сектора для финансирования инфраструктурного проекта по концессионным схемам.

Как показывает опыт, не существует единственно верной схемы финансирования, пригодной для всех стран. То, что является приемлемым для Италии, не может быть использовано в Финляндии, несмотря на то, что обе эти страны входят в состав Европейского Союза. Тем не менее, существуют некоторые общие требования для применения нетрадиционных (внебюджетных) схем финансирования инфраструктурных проектов, а именно:

1. Необходимость политической стабильности (отсутствие политических рисков) и достаточность правовой базы,
2. Необходимость проекта (существенные объемы пассажиро- и грузопотоков).

Но, даже в случае выполнения этих условий, инфраструктурные проекты, как правило, не приносят высокой прибыли на инвестированный капитал, а период возврата капитала продолжителен.

Поэтому, инвестиции в транспортную инфраструктуру должны рассматриваться государством как стратегические инвестиции, что, в свою очередь, требует от государства ряда шагов:

1. Законодательного принятия политического решения в пользу нетрадиционных схем финансирования,
2. Подготовки долгосрочной и масштабной инвестиционной программы.

Реалистичное восприятие ситуации в северных периферийных территориях на российской стороне, обремененной рядом таких неблагоприятных факторов как:

- удаленность и труднодоступность,

- малонаселенность и неблагоприятная демографическая тенденция,
- неблагоприятные, а для некоторых районов, даже экстремальные климатические условия,
- затянувшаяся экономическая депрессия и слабое развитие социальной сферы,
- незавершенность формирования рыночных условий, демократического менталитета, правовой базы и т.д.

не позволяют строить расчеты на привлечение масштабных частных инвестиций в развитие проектов транспортной инфраструктуры на российской стороне Коридора.

Практический интерес представляет опыт стран, которые достигли положительного результата в реализации национальных программ развития транспорта на основе нетрадиционных методов финансирования, начав с ситуации, близкой к российской (переход от командной экономики к рыночной). Примером таких стран могут быть Венгрия, Чехия, Польша. Россия также имеет собственный опыт проектов в сфере транспортной инфраструктуры.

Пример: В середине 90-х группа «Ист Лайн» взяла в аренду на 49 лет «умирающий» аэропорт Домодедово. Вложив почти миллиард долларов, группа превратила его в один из самых современных и прибыльных аэровокзальных комплексов Восточной Европы.

Польский вариант финансирования развития сети автомагистралей

Польша стала членом ЕС в 2004г. Перед этим страна несколько лет входила в



число кандидатов на вступление в ЕС. Положение кандидата означало, что стране отводится определенный период времени для доведения определенных макроэкономических показателей до установленного минимального уровня, гармонизации основной законодательной базы и технических требований с теми, что действуют в ЕС. Польша смогла достигнуть неплохих результатов в развитии транспорта (как наземного, так и воздушного), а также, обеспечит общую позитивную динамику национального развития за период кандидатства.

Показательным является пример развития сети польских автомагистралей, которые обслуживают транзитное движение направлений север-юг и запад-восток.

Деятельность по развитию сети автомагистралей в Польше выполнялась в последовательности:

1. Поставлена национальная цель - интегрировать сеть автомагистралей с сетью TEN для максимальной реализации транзитного потенциала.
2. Подготовлена 20-летняя программа строительства автомагистралей (2600 км, потребность в инвестициях \$10-15 млрд.) Ограничение: Программа не могла быть реализована за счет бюджета.
3. Принято политическое решение – для реализации программы привлечь внутренние и внешние частные инвестиции;
4. Действия: принятие законодательства, предоставляющего государственные гарантии и защищенность частным инвестициям.

Суть польских нетрадиционных схем финансирования

Государство выдает лицензию (концессию) самостоятельному хозяйственному подразделению на строительство и эксплуатацию автомагистрали (или объекта инфраструктуры) на длительный период (20 - 30 лет).

Держатель лицензии (концессионер) должен подготовить проектно-сметную документацию на объект, собрать необходимые средства, построить и далее, содержать и эксплуатировать объект. Возврат инвестиций осуществляется за счет сбора платы (тариф, пошлина) с пользователей в течение концессионного периода. После окончания концессионного периода объект передается государству. На основе такой схемы запланировано строительство 2300км автомагистралей.

Концессионер выбирается из числа претендентов на основе двухступенчатой тендерной процедуры, которая состоит из:

1. Предварительной квалификации претендентов, желающих получить лицензию. В качестве одного из главных критериев для предварительной квалификации в Польше была выдвинута достаточная величина уставного

(акционерного) капитала компании-претендента, а именно, не менее 10 млн. евро. Результатом первой стадии является так называемый "краткий список" квалифицированных претендентов.

2. Оценки тендерного предложения каждого из допущенных до второй стадии квалифицированных претендентов. Эскизная документация и тендерные предложения рассматриваются тендерным комитетом, назначенным Министерством транспорта. По результатам оценки, Министерство транспорта выдает лицензию (в форме административного решения) тому из претендентов, чье предложение признается лучшим.

Концессионер принимает обязательства:

1. Собрать средства для строительства и содержания объекта;
2. Выполнить проектно-сметную документацию, получить необходимые разрешения на строительство, согласования и утверждения;
3. Соблюдать технические, строительные и эксплуатационные правила, касающиеся автомагистралей, окружающей среды и национальных культурных памятников;
4. Исполнить инвестиционный проект в планируемые сроки;
5. Содержать автомагистраль в соответствии со стандартами, оговоренными в лицензионном соглашении;
6. Обеспечить в любое время допуск Национальной Дорожной Администрации к инспектированию объекта в процессе строительства, содержания и предоставлять соответствующие необходимые данные и документы.

Держатель лицензии (концессионер) подписывает лицензионное соглашение, действующее на период строительства и содержания объекта, включающее условия, согласованные обеими сторонами в процессе переговоров. Держатель лицензии собирает необходимые средства для покрытия затрат по строительству автомагистрали (за исключением затрат, связанных с отводом земли) собственными усилиями. Участники концессии (акционеры) осуществляют реализацию проекта, принимая все риски.

На стадии эксплуатации концессионер должен покрывать затраты на содержание объекта из общих поступлений. Такие затраты включают: налоги, затраты на содержание и эксплуатацию объекта, обязательства по займам и возврату собственного инвестированного капитала держателя с прибылью, установленной лицензией.

Практика показывает, что крупные международные компании проявляют особый интерес к инфраструктурным проектам, финансируемым по схеме типа BOT (Строительство, Эксплуатация, Передача государству), или вариантам



этой схемы:

- ВОО (Строительство, Владение, Эксплуатация),
- ВООТ (Строительство, Владение, Эксплуатация, Передача государству),
- DFBOT (Проектирование, Финансирование, Эксплуатация, Передача государству).

Обычно, при таких схемах концессии компании-участники вкладывают по 10-30% необходимых инвестиций в уставной капитал вновь учрежденного консорциума, который будет проектировать, строить и эксплуатировать объект в течение достаточно продолжительного периода времени, чтобы вернуть вложенные инвестиции с прибылью. Такая концессионная схема используется во многих странах уже достаточно долго и, одним из первых проектов, реализованных подобным образом, является Суэцкий канал. Первоначально, схема была рассчитана на реализацию масштабных и затратных проектов в развивающихся странах при отсутствии достаточных бюджетных средств. Отмечено также, что, как правило, в состав международного консорциума широко привлекаются местные субподрядчики (это оговаривается в оглашении). Участие в масштабных проектах для местных предприятий является благоприятной возможностью приобрести опыт и перенять новые технологии, поскольку после прохождения концессионного периода, когда иностранный концессионер уйдет, должна быть сформирована опытная местная организация для последующего содержания объекта.

Объединение в составе одного консорциума проектной, строительной и эксплуатирующей организаций обеспечивает высокое качество проектных и строительных решений, обеспечивающих максимальную экономичность последующего содержания и эксплуатации объекта (Система сквозного контроля качества).

Польская практика показывает: реализация проектов на основе прямого привлечения коммерческих инвесторов (банков, фондов) силами самой Дорожной Администрации - процедура слишком длительная и сложная для государственной структуры как с финансовой, так и с правовой точек зрения. Процедура подготовки такого проекта требует: усилий, переговоров, привлечения опытных консультантов, детальных контрактов и т.д. На это уходит масса времени государственных чиновников без гарантии положительного результата.

Инвестиционные проекты, реализуемые по схеме BOT:

1. Привлекательны, поскольку соглашение с опытным консорциумом избавляет власти от трудоемкого и сложного процесса привлечения инвестиций, предоставляя это консорциуму, который планирует необходимые инвестиционные мероприятия самостоятельно. При

нетрадиционной схеме финансирования консорциум сам выступает инвестором, выполняя подготовительные и строительные работы, а также, впоследствии, эксплуатирует построенный объект. В этом случае, возможно привлечение следующих источников финансирования: собственные средства консорциума, займы коммерческих банков, займы международных финансовых институтов, которые берутся консорциумом на свой риск. Государство принимает на себя затраты, связанные лишь с подготовительным периодом работ (отвод земель и т.д.).

2. Практика показывает, что затраты на реализацию проекта по нетрадиционной схеме, оказываются выше, чем если бы проект реализовывался по традиционной схеме. Затраты могут даже превышать те, что составляли бы в случае реализации проекта за счет кредита, взятого администрацией в международном банке. Причина высоких затрат на реализацию проектов по нетрадиционным схемам – высокий риск, присутствующий в развивающихся странах и, отсюда, высокие проценты по займам из коммерческих источников, частично составляющих инвестируемый капитал. Однако, многие государства идут на эти затраты, понимая, что в противном случае, многие объекты инфраструктуры просто никогда не будут реализованы, а национальная экономика и социальная сфера не получат необходимого импульса для развития.

Поэтому, если государство принимает решение в пользу развития инфраструктуры на основе схемы BOT, то автоматически это должно означать:

- Готовность официальных структур осуществлять все зависящие от них процедуры как можно скорее,
- В случае возможности, принимать финансовое участие в любых формах с тем, чтобы обеспечивать приемлемый уровень возврата для таких инвестиционных проектов, снижая риски и всячески побуждая инвесторов участвовать в них.

Есть еще одно стратегическое соображение, заставляющее поляков принимать высокую стоимость реализации проектов по схеме BOT:

1. Подсчитано, что строительство 1 км автомагистрали создает рабочие места для 70 человек в течение года при среднем уровне механизации строительных работ.
2. Дополнительно, требуется 12 человек для выполнения геодезических, лабораторных, административных работ.
3. Активизируется работа местных поставщиков и вспомогательных предприятий: карьеров, изготовителей железобетонных и



- металлических конструкций, цементных и асфальтобетонных заводов, производителей дорожных знаков, мастерских по ремонту и т.д.
4. Общая занятость, вызванная строительством 1 км автомагистрали, составит примерно 460 человек в год.
 5. Следующую волну занятости образует деятельность предприятий по обслуживанию дорожных пользователей: АЗС, рестораны, мотели, технический сервис автомобилей. Количество занятых в обслуживании примерно равняется количеству занятых на строительстве и вспомогательных производствах.
 6. Эксплуатация автомагистрали требует занятости из расчета 3 человека на 1 км дороги (содержание покрытия, водоотвода, обустройства, сбора пошлин, дорожная полиция, контроль транспортного движения, медицинские и технические службы срочной помощи и т.д.).
 7. Кроме этого, возрастает занятость в населенных пунктах прилегающих к дороге, поскольку растет потребность в продуктах питания и услугах для предприятий по обслуживанию дорожных пользователей.
 8. Динамичный рост испытывают предприятия по производству строительных материалов, оборудования для строительства и содержания, растут требования к качеству продукции и услуг.
 9. Появляется потребность в новых специальностях, например, экологах, ландшафтных дизайнерах, архитекторах, потребность в научных и конструкторских разработках (безопасность, комфорт на транспорте и т.д.), что, в свою очередь активизирует деятельность учебных и научных учреждений.
 10. Вся перечисленная деятельность увеличивает приток налоговых поступлений в местные бюджеты.

Поэтому, несмотря на высокую стоимость нетрадиционных схем финансирования, Польша видит выгоду от ускорения прямого, стимулированного и каталитического воздействия сети автомагистралей на различные сектора национальной экономики, что обеспечивается не только без значительного участия в этом бюджетных средств, но и при росте доходности бюджетов всех уровней.

Существуют также методы финансирования инфраструктурных проектов на основе сочетания финансирования из государственных и частных ресурсов, так называемого "PPP" – Public Private Partnership – партнерства государственного и частного секторов. Базовым принципом такой схемы является то, что

компоненты эксплуатационных затрат, возврат займа и прибыльность капитала должны быть основаны на коэффициенте прибыльности самофинансируемого проекта или гарантированном потоке возвратных средств. Поэтому, основным требованием для такой схемы становится доступ частного партнера (держателя лицензии) к государственным фондам, чтобы сбалансировать свой бизнес-план, основанный на сборах пошлин с пользователей. Вся схема держится на разделении риска частного инвестора с государством.

В российской экономике существуют сферы, где механизм партнерства работает уже давно. Одна из таких сфер – портовый бизнес:

- В большинстве морских российских портов работают частные стивидорные компании, в ведении которых находятся перевалочные мощности. Специфической российской тенденцией стал постепенный переход терминалов в собственность крупных грузовладельцев – добывающих компаний и крупных холдингов. Грузовладельцы заинтересованы в эффективной работе терминалов и поэтому они берут на себя расходы по модернизации и развитию перевалочных мощностей. Однако стивидорный бизнес зависит не только от перевалочных мощностей, но и от целого ряда факторов, в числе которых – пропускная способность железнодорожных подходов к порту и морская часть портовой инфраструктуры. Модернизация порта должна решаться комплексно. Таким образом, эффективность механизма партнерства зависит от политики государства и подконтрольных ему структур.

В Европе государство принимает активное участие в портовых проектах. Оно финансирует развитие той части портовой инфраструктуры, которая находится в его собственности (акватория, причалы), а стивидоры финансируют строительство зданий, сооружений и закупают погрузочную технику. В России непросто привлечь финансирование государства для дноуглубительных работ или увеличения пропускной способности железнодорожных подходов к порту. Как только вместо МПС появилось ОАО «РЖД» и железнодорожники начали считать деньги, их позиция по ряду вопросов взаимодействия с портами резко изменилась. Вопрос зачастую стал ставиться по принципу «Вам надо – вы и делайте». В такой ситуации интересы развития бизнеса вынуждают грузовладельца брать на себя функции, которые по определению должны быть в компетенции государства. В российской практике появляются прецеденты, когда владельцы портовых терминалов финансируют весь комплекс работ по повышению производительности порта в т.ч. модернизацию железнодорожных подходов. В этом случае остается неясным как грузовладелец собирается возвращать инвестиции. Единственный существующий механизм компенсации



инвестиционных затрат – льготный тариф на железнодорожные перевозки. Но чаще всего грузоотправителю-инвестору остается утешаться пониманием того, что эффект от вложенных средств заключается в самом факте существования подъездных путей.

Приведенная выше российская версия «партнерства частного и государственного секторов» имеет, по крайней мере, три недостатка:

1. Предприятий, способных за свой счет решить весь комплекс проблем, связанных с развитием портовой инфраструктуры в России немного.
2. Стивидорные компании, вместо того, чтобы развивать перевалочные мощности и повышать производительность портов (а с ними и российский транзитный потенциал) отвлекают средства на создание и поддержание непрофильных активов.
3. Отсутствие четких правил финансового взаимодействия между бизнесом и государством при организации совместных проектов. Например нет схем погашения затрат инвестора на создание и развитие объектов, находящихся в государственной собственности.

Перечисленные факторы существенно сужают круг потенциальных инвесторов. Практика преодоления бюджетного дефицита для развития транспортной инфраструктуры за счет привлечения средств частного бизнеса в рамках партнерства частного и государственного секторов стала широко применяться в мире с конца 80х. Помимо экономических причин этому способствовало распространение в большинстве развитых стран неолиберальных концепций, подразумевающих сокращение государственного сектора и бремени по его содержанию за счет налогоплательщиков.

Механизм партнерства – альтернатива приватизации, когда объекты инфраструктуры создаются и управляются частным бизнесом, хотя право собственности на стратегические и социально-значимые объекты остается за государством. У бизнеса появилась возможность инвестировать в долгосрочные и стабильные проекты и возвращать инвестиции с прибылью в результате управления государственными активами. Новые схемы не отменяют традиционных методов финансирования, но предполагают возможность участия правительства в разделении рисков и возврата, по меньшей мере, части инвестированного государственного капитала (а точнее, иностранных займов, взятых государством для инвестирования проекта).

Вечная проблема государственно-частного партнерства – коррупция.

Выход – приглашение иностранной управляющей компании (это не одно и то же, что инвестор), обладающей авторитетом и опытом реализации аналогичных проектов в других странах. В составе таких компаний могут быть выращены первые российские специалисты по управлению концессиями. В настоящий

момент финансовая система России не готова к государственно-частному партнерству, поскольку все концессионные инфраструктурные проекты – продолжительные по времени и окупаемости инвестиций.

Факт: Пока большая часть экономики базируется на естественных монополиях, инфляция будет на уровне 10%. Опыт латиноамериканских стран показывает, что запуск концессий, например в ЖКХ снижает тарифы на 20-30%. Это один из самых результативных путей повышения уровня жизни населения.

8.6 Законодательный потенциал

Вступление России в ВТО и национальная конкурентоспособность

Вступление России в ВТО в долгосрочной перспективе положительно для национальной конкурентоспособности. Культура российского бизнеса и правовое поле станут лучше. Больше всего вступление в ВТО отразится на законодательной базе. После вступления постепенно будет изменено около 20 тысяч нормативных актов, и это необходимо сделать, поскольку сегодняшнее правовое поле России похоже на лоскутное одеяло. Российскими законами недовольны все. Какие-то из них остались в наследство от советского прошлого, часть сформировалась в условиях рыночной экономики. Результат – множество нестыковок, барьеров, несуразных ограничений, ненужных инстанций, что препятствует свободному перемещению бизнеса, капиталов, создает ненужные издержки и почву для коррупции.

Очевидно, что вступление России в ВТО заставит российских производителей заняться повышением своей конкурентоспособности: повышением производительности труда, капиталотдачей, минимизацией издержек, повышением энергоэффективности. И это самое главное, поскольку Россия – одна из самых расточительных стран в мире. Если одни компании не смогут сделать свой бизнес эффективным и окажутся конкурентоспособными, то им придется уйти с рынка. Придут другие. В любом случае, выиграет конечный потребитель товаров и услуг, а значит и все сообщество.

Российская реальность такова: ряд отраслей национальной экономики безвозвратно утрачен, ресурсы в виде полезных ископаемых и населения вовсе не безграничны, а качество образования и достижения российской науки – весьма посредственные.

Осознание этой реальности ставит национальную задачу: срочная разработка долгосрочной стратегии повышения конкурентоспособности национальной экономики.

Конкурентоспособность – это довольно просто. Мы конкурентоспособны, если:

1. Можем делать то же, что другие, но дешевле (как это происходит у нас сегодня),
2. Можем делаем то же, что другие, по той же цене, но качественнее,



3. Можем делать то, чего другие не могут делать вообще.

Понятно, что первый вариант конкурентоспособности – весьма шаткий. Природные ископаемые со временем не становятся дешевле. Каждое новое месторождение – все более трудноизвлекаемые запасы.

Кроме этого:

- Конкурентоспособность товара – если его покупают предпочтительнее аналогичных товаров конкурентов.
- Конкурентоспособность предприятия – способность покрывать свои издержки и обеспечивать воспроизводство основного капитала и поддерживать или наращивать свою долю рынка.
- Конкурентоспособность отрасли – конкурентоспособность всех организаций, формирующих отраслевой кластер.
- Национальная конкурентоспособность – суммарный результат конкурентоспособности отраслевых кластеров.

Понятие конкурентоспособности изменяется во времени. Можно быть конкурентоспособным сейчас, но не иметь перспектив на будущее. Устойчивая конкурентоспособность всегда ориентирована в будущее.

Настоящая конкурентоспособность должна оцениваться в торгуемых секторах относительно внешней конкуренции. Монополии автоматически оказываются за рамками оценок конкурентоспособности.

Конкурентоспособности на внутреннем и на внешних рынках различаются.

На внутреннем рынке, набор действий, в первую очередь, направлен на сокращение издержек, т.е. конкуренция основана на цене. Как только конкуренция начинается с западным производителем – речь пойдет об освоении новой продукции, о ее качестве, а цена, если речь идет о новом, уникальном и качественном продукте – не так уж важна. Поэтому, если на пути импорта выставлен барьер, внешняя конкуренция устранена и оставлена только внутренняя конкуренция – инновационная составляющая умирает из-за отсутствия стимула ею заниматься.

Действия по повышению тарифов, монополизация и протекционизм – фактическое признание в неспособности быть конкурентоспособным. Выстраивание барьеров для защиты внутреннего рынка в любой отрасли имеют смысл при наличии программы действий, позволяющей надеяться, что эти барьеры – лишь кратковременная мера, которую нельзя затягивать. Чем дольше действует протекционизм, тем слабее и незащищеннее становится отрасль при открытии экономики для свободной конкуренции.

Цитата из дебатов в Европарламенте: Эффект протекционизма равнозначен

эффекту «обойтись на морозе». Сначала тепло, но потом будет только хуже.

Доля в российском ВВП, приходящаяся на производство товаров, конкурирующих на мировом рынке (без нефти и газа) оценивается не более 15%. Из отраслей это – металлургия, химия, машиностроение, лесная, часть стройматериалов, легкая и пищевая промышленности.

При этом надо учитывать, что конкурентоспособность российской промышленности – в первую очередь конкурентоспособность по издержкам.

Издержки зависят:

- от затрат на энергию, сырье (которое отчасти продается по регулируемым рыночным ценам, например, газ). Если цены, например, на металл на рынках сбыта понизятся, а тарифы на энергоносители повысятся, то доля конкурентоспособных отраслей соответственно сократится.
- от затрат по оплате труда, который дорожает. Если труд значительно подорожает, то часть предприятий будет вынуждена уйти с рынка. Сегодня нефтяные деньги перетекают на рынок труда и форсируют опережающий рост зарплат в некоторых секторах, но не его качество и не производительность, как это должно быть.

Например, на российской стороне Баренц Региона потенциально конкурентоспособным кластером является лесной комплекс. Но в том состоянии, в каком он находится сейчас, он не может определяться как фактически конкурентоспособный. Есть конкурентоспособные функционирующие сегменты – фанера, мебельные щиты, но если смотреть на весь кластер, то он неконкурентоспособен из-за отсутствия технологий по заготовкам и восстановлению ресурсов, технологий для первичной обработки древесины, не хватает массы дополнительных компонентов, которые не производятся внутри страны, или не отвечают международным стандартам, например, клей.

Предстоящее вступление в ВТО и открытость российского рынка для иностранных конкурентов пугает многих производителей. Однако это означает, что не только российский рынок открывается для западных конкурентов, но и мировые рынки открываются для российских компаний, так что у западных компаний есть такие же основания опасаться российских конкурентов на своих национальных рынках.

При вступлении в ВТО Россия, несомненно, выиграет в результате:

- более открытой экономики для конкуренции отечественной продукции и импортной,
- более широкого доступа российского бизнеса на рынки других стран,



- снижения цен в результате усиления конкуренции и расширения выбора товаров и услуг,
- появления новых возможностей для развития инновационного бизнеса.

Транспортное законодательство

Общее мнение транспортников – действующее транспортное законодательство РФ не соответствует фактическому развитию экономических отношений в транспортной отрасли. Необходима четкая политика и, соответствующее ей транспортное законодательство:

- а) с учетом текущих и перспективных потребностей в транспортных услугах;
- б) в мультимодальном контексте;
- в) в условиях открытой конкуренции.

Без привлечения частных инвестиций и, главное, частных управляющих компаний в управление инфраструктурными объектами, модернизировать инфраструктуру не получится. У государства нет ни средств, ни управленческого потенциала наладить эффективное управление инфраструктурой.

Пример: В области автодорожной инфраструктуры объем финансирования в последние годы был значительно сокращен. Если в 2000г на строительство и ремонт автодорог было направлено 56.2 млрд. руб., (6% федерального бюджета), то в 2003г, после отмены налогов с оборота предприятий и ликвидации федерального дорожного фонда, на дорожные нужды было направлено 44.7 млрд.руб. (1.9% федерального бюджета).

Снижение обусловлено не только возможностями бюджета. Есть мнение, что увеличивать объемы финансирования в существующих условиях было бы бессмысленно, поскольку ресурсы расходуются крайне неэффективно.

Для привлечения частных инвестиций в дорожную отрасль государство должно создать устойчивую схему их возврата, чему препятствует ряд факторов:

- Отсутствие нормативно-правовой базы, которая необходима инвесторам, чтобы брать дороги в управление и взимать плату за их использование.
- Отсутствие прогнозов по потокам, чтобы инвестор мог рассчитывать возврат вложенных средств. Такие прогнозы можно иметь только при условии принятой долгосрочной стратегии экономического развития региона.
- Отсутствие опыта и культуры сотрудничества бизнеса и государства. Этот опыт может быть позаимствован из других стран, но элементы

управления должны вводиться постепенно, чтобы отслеживать их эффективность. Необходима параллельная разработка политики и процедур контроля государства за концессионерами. В России это будет особенно актуально, поскольку первыми инвесторами в дорогостоящие инфраструктурные проекты могут быть только иностранные компании, а любые трения и конфликты с ними могут иметь серьезные последствия, как экономические, так и репутационные. Нарботка культурно-правовой основы и внедрение PPP – результат не революции, а эволюции. Основа государственно-частного партнерства это, прежде всего, взаимное доверие между бизнесом и властью, без которого всякое партнерство исключено.

Существовавшие до сих пор механизмы партнерства частного и государственного секторов не позволяли реализовывать масштабные инфраструктурные проекты. Главное препятствие - ни один из механизмов не гарантировал частному инвестору возврат средств, вложенных им в государственную собственность. Такую гарантию может дать концессионный механизм.

В 2005г в России произошло важное событие – появился закон «О концессионных соглашениях». Введение в практику концессионного механизма дает толчок важным реформам и проектам в разных сферах экономики – в ЖКХ, на транспорте, в энергетике, т.е. везде, где требуется привлечь частные инвестиции в поддержание и развитие государственной собственности, которая не может быть приватизирована.

Благодаря своим достоинствам концессии широко распространены в мире в качестве основного механизма партнерства частного и государственного секторов. Ежегодно в мировую экономику через концессионные механизмы привлекается свыше \$80 млрд.

Наибольшее значение этот механизм имеет для инфраструктурных проектов. Для России с ее обширной и запущенной инфраструктурой концессионный механизм особенно важен.

Механизм концессии удобен как для власти, так и для бизнеса и, по мнению специалистов – текст российского закона соответствует всем принятым в мире нормам для закона о концессиях.

В качестве перспективных проектов в 2004г в числе прочих приводились проект строительства железнодорожной связи Архангельск-Пермь (проект «Белкомур»), модернизация портов и ледокольного флота.

Основной проблемой, актуальной для любого крупного концессионного проекта, является поиск инвестора, готового на концессионных условиях сделать серьезные инвестиции на длительный срок.



В последние 10-15 лет в разных странах государственно-частного партнерства стало главным способом решения государством своих задач в экономике и социальной сфере. Причины:

1. Признание факта, что эффективность частного бизнеса по сравнению с государственным управлением намного выше;
2. Бюджетные ограничения и возникновение дилеммы: либо увеличивать налоги, либо привлекать частные средства даже в те области, которые всегда являлись прерогативой государства.

Мировая практика показала, что приватизация инфраструктурных объектов чаще всего неудачна, поскольку бизнес ставит основным – экономическую окупаемость, а государство должно учитывать и другие факторы – равные права всех групп пользователей, безопасность, охрану окружающей среды и т.д.

К правовой основе концессий существует два подхода:

1. эволюционное встраивание концессионных предприятий в существующую схему хозяйственного управления. Подход характерен для развитых стран и там не принимается специальное законодательство по концессиям;
2. Разрабатывается специальное законодательство по концессиям, что принято в развивающихся странах, где недостаточно развито гражданское право, в которое можно было бы встроить концессионные механизмы.

Пример: В Польше законодательный пакет, прилагающийся к основному закону «О концессиях», состоит из следующих документов:

- Закон о пошленных дорогах (октябрь 1994);
- Указ Совета Министров (апрель 1995) по пошленным дорогам (перечень дорог);
- Распоряжение Министра транспорта (май 1995) о правилах расчета и сбора пошлин за пользование дорогами;
- Распоряжение Министра транспорта (май 1995) о правилах проведения процедуры тендера для концессий на строительство и эксплуатацию пошленных автомагистралей;
- Указ Совета Министров (май 1995) об Агентстве по строительству и содержанию автомагистралей;
- Распоряжение Министра защиты окружающей среды и природных ресурсов (июнь 1995) о требованиях по оценке воздействия автомагистралей на окружающую среду, сельское хозяйство, лесные ресурсы и охраняемые объекты культуры;

- Распоряжение Министра транспорта (июль 1995) о принятии правил о составе и функциях Совета по строительству и эксплуатации автомагистралей;
- Указ Совета министров (январь 1996) о сети автомагистралей и скоростных дорог;
- Распоряжение Министра транспорта (февраль 1996) о процедуре, методах и сроках отчуждения земель Агентством по строительству и содержанию автомагистралей;
- Распоряжение Министра транспорта (май 1996) о размере и процедуре сбора пошлин;
- Распоряжение Министра транспорта (май 1997) о технических параметрах, строительных правилах и эксплуатационных характеристиках для пошленных автомагистралей.

Весь пакет был подготовлен в течение трех лет (конец 1994-начало 1997г) в период кандидатура Польши в члены ЕС с помощью экспертов из стран ЕС, имеющих опыт реализации концессионных проектов.

8.7 Человеческий потенциал

Смертность трудоспособного населения России в 2.5 раза превышает аналогичные показатели развитых стран и в 1.5 раза – развивающихся, о чем сообщает Федеральная служба госстатистики. За последние 12 лет общая численность населения России сократилась более чем на 5 млн., а численность активной части населения – более чем на 12 млн. В стране уже сейчас на каждого работающего приходится один иждивенец. Это общероссийская ситуация.

Социальная стратификация

Институт общественного проектирования и компания «РОМИР-мониторинг» в 2004г провели в России масштабный опрос. Было опрошено более 15 тыс. человек в 408 населенных пунктах. Результат опроса – социальная стратификация России и выводы. Социальная стратификация предполагает выделение общественных групп, объединенных по роду признаков и представленных во взаимной иерархии. В результате появляются некие контуры общества и понимание того, какие ценности объединяют, а какие разъединяют общество.

Таблица 87 «Социальная стратификация» показывает, что почти 60% социально активного населения страны (за вычетом пенсионеров) представляют социальную опору для развития рыночной экономики. В 2004г сумма 5600



рублей – нижняя граница личного дохода представителей среднего слоя. По данным западных социологов на основе данных многих стран мира установлено, что страны со средним доходом свыше \$200 на человека практически не имеют шансов вернуться к диктатуре. Но если сравнить показатели обеспеченности знаковыми предметами этой части современного общества с обеспеченностью теми же вещами граждан позднего СССР (автомобили, бытовая техника), то оказывается, что даже самая небогатая часть общества живет в 2-4 раза лучше, чем в советские времена. Кроме этого, в качестве позитивного изменения отмечаются появление свободы выбора и перспектив на будущее.

Из опроса следуют выводы:

- Рыночная экономика улучшила качество жизни для 60% социально-активного населения России. Поэтому ответ на вопрос: «За счет чего может быть расширена зона благополучия в России?» очевиден: за счет

расширения рыночных преобразований. Для этого есть все предпосылки и, прежде всего, ментальные.

- Расположение высококвалифицированных рабочих в верхнем слое социальной иерархии показывает, что элита российских рабочих приняла жесткую трудовую этику и частную ответственность. Именно этот слой «синих воротничков» является главным резервом роста предпринимательства – от 30 до 40% из них заявляют, что планируют иметь собственный бизнес. Так что сегодня в России капитализм готова строить самая квалифицированная часть рабочего класса.
- Анализ зоны бедности показывает, что более половины состава бедных граждан России – жители сел и малых городов с населением менее 50 тыс. человек. Самая незащищенная категория – женщины. Поэтому, если государство действительно поставит цель бороться с бедностью, то это надо делать, прежде всего, в российской провинции.

Таблица 87 Социальная стратификация в России, 2004г

Группа	Доля (%)	Представители	Личный доход, рубли (2004г.)	Владеют, шт. на 100 чел.				Трудно найти работу	Знакомые приспособились к рынку
				Моб. Телеф.	Стир. Маш.	Авто-мобиль	РС		
Белые-1	1.8	Топ-менеджеры, владельцы небольшого бизнеса, высококвалифицированные специалисты	25000	89	80	59	71	9	86
Синие-1	2.6	Высококвалифицированные рабочие	15000	74	56	33	34	9	81
Белые-2	5.4	Менеджеры среднего звена	8000	71	58	32	44	19	71
Синие-2	5.5	Квалифицированные рабочие, мужчины, частный сектор	10000	63	48	26	22	20	72
Голубые-1	10.0	Интеллигенция/служащие, доминирование женщин, педагоги, врачи	5600	59	49	23	34	26	68
Синие-3	10.8	Квалифицированные рабочие, большая доля госсектора и женщин, малые города	5600	56	40	20	18	23	68
Серые-1	10.0	Неквалифицированные рабочие, мужчины, госсектор	3500	37	24	12	9	39	62
Голубые-2	5	Служащие, воспитатели, медсестры, женщины	2100	48	31	16	20	35	62
Серые-2	4.8	Доминируют женщины, здравоохранение, сельское хозяйство, живут на селе	1500	27	15	10	6	50	54
Безработные	9.7	Доминируют женщины	800	30	19	12	4	-	55
Пенсионеры	31		2300	17	17	6	5	-	40
		СССР,1988г			18	4.5			

Из анализа результатов исследования вытекают направления развития социально-экономической политики для повышения уровня жизни населения:



- 1 Успех социально-экономической политики связан с дальнейшим развитием рыночной экономики, поскольку именно это ведет население к благополучию, а значительная часть населения воодушевлена идеей предпринимательства. Население говорит о необходимости: совершенствовать законодательную базу предпринимательства, смягчать бюрократическое давление, задавать контуры долгосрочного развития территорий для реализации конкурентных преимуществ, создавать условия для прихода новых технологий.
- 2 Для экспансии рыночных преобразований необходимо развитие транспортной инфраструктуры (мобильность экономики) и финансовой (банковской) системы;
- 3 Развитие сельского хозяйства;
- 4 Расширение строительства;
- 5 Развитие образования и здравоохранения;
- 6 Реформа пенсионной системы.

Ситуация на Северо-Западе России

На Северо-Западе России идет процесс трансформации системы расселения, который меняет и административный и социально-экономический облик региона.

Основная закономерность последнего десятилетия:

- Сокращение численности населения. «Лидерами» являются Архангельская, Мурманская области, республики Карелия и Коми, где количество жителей сократилось на 10-20% как из-за миграции, так и из-за естественной убыли населения.

Существуют три прогноза развития демографической ситуации:

1) Пессимистический вариант

На весь прогнозируемый период пролонгируется ситуация, сложившаяся к 2000г с рождаемостью, смертностью и миграцией. К этому году основные демографические процессы стабилизировались.

Результат: Население в СЗФО сократится на 26% (См. **Таблицу 88**). Население северных регионов Мурманской, Архангельской областей и республик Карелия и Коми сократится на 30-40% в основном за счет миграционного оттока.

2) Средний вариант

Уровни рождаемости и смертности в ближайшие 10-15 лет достигнут уровня 80х годов. Интенсивность и направление миграционных потоков не изменятся. Однако повышение рождаемости даже за 25 лет не сможет переломить тенденцию снижения численности населения, которое в среднем по СЗФО

составит 13%.

3) Оптимистический вариант

Характеризуется ростом численности населения Ленинградской агломерации (С-Петербург, Ленинградская, Новгородская, Псковская области), который будет обеспечен исключительно за счет притока мигрантов (около 2 млн. за 25 лет), причем большая часть 1.58 млн. въедет из-за пределов округа. При этом возможна стабилизация населения Северо-Запада на уровне 14 млн. чел, что только на 3% ниже показателей 2000г.

В любом случае, даже при повышении рождаемости и снижении смертности в ближайшие десятилетия рост или стабилизация численности населения возможны только за счет миграции.

Таблица 88 Демографическая ситуация в СЗФО и прогноз, тыс.чел

Регион	Исходное состояние 2000г	Сценарии прогноза к 2025 г.			
		Пессимистический	Средний	Оптимистический	Миграция за 25 лет пессимизм/Оптимизм
Республика Коми	1123.9	746.3	897.2	897.2	-169.3/-169.3
Мурманская обл.	970.6	566.2	651.9	651.9	-237.8/-237.8
Вологодская обл.	1316.1	1053.9	1188.6	1188.6	-37.5/-37.5
Архангельская обл.	1489.2	986.3	1166.8	1166.8	-125.0/-125.0
Республика Карелия	761.8	588.9	700.3	700.3	-81.6/-81.6
С-Петербург	4660.6	3476.7	4087.8	4756.4	266.1/905.7
Новгородская обл.	720.9	521.8	619.7	803.4	30.7/208.6
Псковская обл.	790.6	561.7	660.8	756.4	24.0/117.2
Ленинградская обл.	1666.6	1401.3	1682.1	2096.2	323.5/726.3

Источник: Фонд «Центр стратегических разработок «Северо-Запад»

Прогноз: Для северных территорий СЗФО оптимистического сценария развития демографических процессов на ближайшие четверть века не предвидится.

Внутри региона на уровне муниципальных образований наблюдается значительная дифференциация. Относительно благополучные регионы, как правило, концентрируются вокруг административных центров и городов с развитой экономикой. Однако бывает наоборот, например, в республике Коми благополучными являются сельские районы с населением коренной национальности в противовес промышленно-развитому русскому северо-востоку с очень тяжелой демографической ситуацией. Отчетливо выделяется на карте малонаселенный север – Мурманская, Архангельская области, республика Коми и северная часть республики Карелия. Однако и там выявляются районы, демографическая ситуация которых несколько лучше за счет опоры на городские поселения с развитой экономикой – Приморский район Архангельской области,



район Костомукши в Карелии.

Самая активная в экономическом смысле зона северо-запада России формируется Ленинградской и Вологодской областями, югом Карелии, Архангельской области и Коми. Эта зона – основная полоса расселения, притягивающая миграционные потоки округа.

Структура расселения позволяет выделить три класса территорий:

- 1 Территории инерционного развития, где будет развиваться свободная самоорганизация расселения, не требующая государственного вмешательства.
- 2 Территории активного государственного вмешательства, где необходима политика закрепления населения, либо федерального уровня (важные в геостратегическом отношении, но имеющие низкий демографический потенциал приграничные территории), либо регионального уровня (территории с низким демографическим потенциалом, но приближенные к центрам социально-экономической активности и транспортным узлам регионального значения).
- 3 Территории демографических ресурсов, где численность в настоящее время выше потребности в связи с понижением экономической активности. Следует ожидать оттока населения из этих регионов, например, из населенных пунктов расположенных вдоль трассы Ухта-Воркута. В этом случае требуются государственные программы по упорядочению и регулированию миграционного оттока.

Анализ инвестиционных потоков последних лет, не связанных с сырьевым сектором экономики, показывает, что намечается экономическое развитие ряда агломераций, в частности Ленинградская агломерация. Такая агломерация будет служить магнитом, притягивающим миграционные потоки, как из России, так и из-за рубежа.

Территории Баренц Региона

Политика российского государства в отношении Севера в постсоветский период была неразумна, недалновидна и губительна. Правильнее сказать, что политики не было вообще. В результате этого, пострадали не только коренные малочисленные народы, но и все население Севера, которое производит продукции на душу населения в 2.5 раза больше остальных россиян, дает более 20% национального ВВП, около 70% экспорта.

Постсоветские «экономисты» пришли к выводу, что слишком затратно «содержать» на Севере производство и население. Государство самоустранилось

от управления северными территориями.

Стал сокращаться Северный завод, предприятия стали разоряться, а население – уезжать. Рост доходов северян значительно отстает от роста расходов. Население на Севере стареет быстрее, а продолжительность жизни на 5-6 лет короче, чем в среднем по России. Продолжительность жизни мужчин – 53 года, женщин – 67 лет. У представителей коренных северных народностей – 45 лет и 53 года соответственно. В среднем по России мужчины живут 58 лет, а женщины – 69 лет.

При добыче полезных ископаемых в советские времена действовала норма, при которой разведка полезных ископаемых превышала объем добываемых, и тем самым обеспечивался задел и перспектива развития на много лет вперед. В постсоветский период недропользование на Севере превратилось в извлечение сверхдоходов. Правит бал принцип сиюминутной прибыли. Крупные компании, в том числе иностранные, торопятся эксплуатировать советское наследство и получают прибыли за счет «проедания» советского задела.

В то же время мировой опыт и опыт ближайших соседей, убеждает всех в том, что при разумной организации экономики, системности территориального развития – самые конкурентоспособные страны – именно северные – Исландия, Норвегия, Финляндия, Канада, США. Среди северных стран нет бедных, кроме России.

Причина – российская северная экономика в десятки раз менее эффективна, чем канадская или американская. Финляндия, Швеция, Норвегия, Канада не жалеют средств на развитие северных территорий, осознавая, что это вклад в будущее нации. Россия же сегодня эксплуатирует Север не ради будущего, а за счет будущих поколений. В этом надо отдавать себе отчет.

Российское геополитическое положение одновременно выгодное и уязвимое. Выгодное, пока она сильна и уязвимое, при первой же слабости. Российские малонаселенные обширные территории зажаты в кругу Канады, США, Японии, Китая, Северной Европы. Это последняя «свободная» и располагающая колоссальными ресурсами часть планеты, наиболее доступная для завершающего передела.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Народосбережение – главное ресурсосбережение для России



Ни один из ценящихся на мировом рынке ресурсов не сможет быть использован на благо страны при отсутствии здорового и жизнеспособного человеческого ресурса.

При существующей тенденции к деградации и вымиранию населения, а особенно на севере, России могут не понадобиться ни стратегическое, ни геополитическое планирование масштабного будущего.

Поэтому, в первую очередь, России необходима мобилизация сознания и действий по стабилизации и улучшению ситуации в области человеческих ресурсов.

Целенаправленная борьба с разрушительными тенденциями необходима не для реабилитации в глазах международных правозащитных организаций и мирового сообщества, она необходима как экстренное средство самосохранения нации и национальной безопасности.

Главная же угроза существованию нации и российского государства - собственное отношение к себе и окружающим. Защита прав человека является системой самозащиты общества от самоуничтожения. Правозащитная деятельность является ключевым элементом системы выживания.

Для того чтобы быть на одной волне экономического развития с развитыми странами, где основные направления - инновационное ресурсосбережение, России надо принять аналогичные приоритеты. Однако приоритетом среди общепризнанных приоритетов в России должно стать народосбережение. Именно эта идея должна стать фундаментальной при принятии всех решений.

Традиционная социальная расточительность, изведение друг друга без счета и смысла коренится в глубоком российском прошлом и продолжается поныне. Во всех войнах Россия всегда теряла больше солдат, чем любой из ее союзников или противников. А крупнейшие социально-экономические достижения, если измерять их человеческими жизнями, принесенными в жертву, скорее можно назвать жертвоприношениями в национальном масштабе, будь то освоение атомной энергии или стройки века.

Поэтому, надо ответить на главный вызов: обеспечить развитие, строительство и ненасильственную модернизацию в стране, где генетическая память

революционной, реакционной и бюрократической радикальности слишком свежа, а демократический опыт еще слишком мал.

Будущее нации зависит от того, освоит ли Россия народосберегающие технологии демократии или капитулирует перед глобальной конкуренцией?

Оптимистический вариант предполагает национальную консолидацию на основе общих ценностей. Сбережение народа может стать целью и средством обновления, программой гуманизации политической системы, социальных отношений, бытовой культуры, началом бережного подхода к правам, достоинству, здоровью, имуществу, мнению каждого человека. Тенденции обнадеживают. Демократия показала способность справляться с нищетой, общественным унынием, правовой разрухой, развалом экономики.

Очевидно также, что без доступа к интеллектуальным ресурсам других стран ускоренная модернизация России невозможна. Сотрудничество в сфере науки, техники, высшей школы, в наукоемких и высокотехнологичных отраслях могли бы связать российскую экономику с европейской, азиатской и заатлантической с большей пользой, чем примитивные поставки сырья.

Трезвость самооценки не повредит национальным амбициям, а наоборот, сделает их реалистичнее и честнее. Давно пора расстаться с имперскими иллюзиями и учиться, изобретать, работать и конкурировать.

Сегодняшнее величие России небесспорно, завтрашнее – неочевидно. Пока что велики не российские достижения, а цены на нефть.

Россия обязана выстроить базис инновационной культуры, системы создания уникальных знаний, поскольку именно знание – это власть и капитал для сбережения народа. И сейчас и в посленефтяную эпоху, наступление которой не за горами.

Необходимо конвертировать сырьевую экономику в интеллектуальную, чтобы проложить России путь в будущее, в сообщество креативных наций, направляющих историю. Территории Баренц Региона имеют хорошие шансы превратиться из колониальной периферии в лидеров этого процесса, перенимая опыт мировых инновационных лидеров и передавая его далее, на восток, в глубинные российские территории, следуя направлению Северного транспортного коридора.



МЕМОРАНДУМ

Совещания по Развитию Транспортного Коридора «Северо-Запад – Урал»

г. Котлас
1998г.

18 ноября

Присутствовали представители:

С Российской стороны:

- Министерства транспорта Российской Федерации
- Главы Республики Коми
- Правительства администрации Архангельской области
- Главы администрации Коми-Пермяцкого автономного округа
- Региональной дирекции №9 «Дороги Северо-Запада России»
- Управления «Архангельскавтодор»
- Дорожного комитета Коми-Пермяцкого автономного округа
- Ассоциации «Радор»
- Бюро Tacis, г. Москва
- Дорожного комитета Пермской области
- Вологодского территориального дорожного комитета
- Управления «Костромаавтодор»
- Дорожного департамента Республики Коми
- Мостоотряда №9
- Департамента транспорта и связи администрации Архангельской области
- Муниципального образования «Котласский район» Архангельской области
- Муниципального образования «Вилегодский район» Архангельской области
- Муниципального образования «Город Котлас» Архангельской области
- Управления ГИБДД Архангельской области
- АО «Котласский мост»
- Средств массовой информации.

С Финской стороны:

- Ю.Торниайнен - Руководитель по программам финской Дорожной Администрации (Хельсинки)
- Э.Вуолтеенахо - Директор Дорожного Округа Оулу (г. Оулу).

Совещанием отмечена большая работа дорожников Архангельской области, республик Карелия и Коми по развитию транспортного коридора Оулу–Карелия–Архангельск–Коми.

Достигнуты договоренности о завершении в 1999 году строительства:

- а/д участка Каргополь – Пудож на территории Республики Карелия (13,5 км),
- а/д участка Щугрэм – Широкий Прилук на территории Республики Коми (16 км),

- а/д участка Ильинско-Подомское – Широкий Прилук на территории Архангельской области (33,7 км),
- автодорожного мостового перехода через реку Малая Северная Двина у города Котласа.

Организация сквозного движения по Северному Транспортному Коридору будет способствовать интеграции дорожных сетей северных территорий в единую автотранспортную систему.

Принимая во внимание: роль магистральных автомобильных дорог в обеспечении экономических связей между субъектами Российской Федерации в свете меморандума о развитии транспортного коридора «Северо-Запад – Урал»; отчета по международному автопробегу «Оулу–Карелия–Архангельск–Коми», приняты следующие решения:

1. Считать целесообразным объединение коридоров «Северо-Запад – Урал» и «Оулу–Карелия–Архангельск–Коми» в единый Северный транспортный коридор России «Оулу–Карелия–Архангельск–Котлас–Сыктывкар–Кудымкар–Пермь».
2. Одобрить предложение Федеральной дорожной службы России о создании Федеральной дирекции по строительству Северного транспортного коридора с размещением ее управления в г. Сыктывкар и филиалами в гг. Архангельск и Пермь.
3. Просить Федеральную дорожную службу России провести выездное заседание расширенной коллегии по вопросам развития Северного транспортного коридора и автодороги Урень–Шарья–Никольск–Котлас в г. Котлас в декабре 1998 года.
4. Для подготовки материалов коллегии создать рабочую группу из представителей Республик Коми и Карелия, Архангельской области, Коми-Пермяцкого автономного округа. Привлечь институт «УралгипродорНИИ» к разработке материалов для заседания коллегии. Рабочей группе в срок до 25 ноября 1998 года собрать и направить исходные материалы в институт «УралгипродорНИИ».
5. Поддержать инициативу руководителей Республики Карелия и Архангельской области о включении в программу Tacis проекта «Система управления для дорог общего пользования» в рамках Северного транспортного коридора (1 этап – Республика Карелия и Архангельская область).

Меморандум подписали:

Г-н А.В. Максимов, заместитель председателя Правительства администрации Архангельской области

Г-н В.С. Бибиков, заместитель Главы Республики Коми

Г-н А.С. Чугайнов, заместитель Главы администрации Коми-Пермяцкого автономного округа

Г-н А.А.Корякин, заместитель начальника департамента автомобильного транспорта Министерства Транспорта Российской Федерации

Г-н В.А. Юдин, заместитель директора Региональной Дирекции №9 «Дороги Северо-Запада России»

Г-жа А.В. Цаплина, заместитель директора Ассоциации «РАДОР»

Г-н Г.П. Замаев, руководитель Программы Tacis «Транспорт и коммуникации», Координационное Бюро Tacis, Москва

Г-н В.Ф. Вольф, первый заместитель председателя дорожного комитета Пермской области
Г-н В.А. Стоумов, заместитель председателя Вологодского территориального дорожного Комитета
Г-н В.А. Ейст, заместитель начальника управления “Костромаавтодор”
Г-н Э.Вуолтеенахо, директор дорожного округа Оулу
Г-н Ю.Торниайнен, менеджер программы Финской Дорожной Администрации “FinnRA”.

Приложение 1

МЕМОРАНДУМ международного семинара «Транспорт в Баренц Регионе»

г. Петрозаводск, Республика Карелия, РФ

3 ноября 1999г.

Организаторы семинара:

Правительство Республики Карелия
Правительство Губернии Оулу
Правительство Губернии Лапландия

Семинар имел целью:

- Выявление заинтересованности территорий, входящих в состав Баренц Региона к дальнейшему развитию транспортной инфраструктуры в рамках транспортных коридоров Баренц Региона;
- Обмен информацией о реализуемых и планируемых транспортных проектах;
- Определение приоритетных направлений для дальнейшей работы и сотрудничества.
- Информирование о сотрудничестве в рамках концепции Баренцева Евро-Арктического Региона (БЕАР).

Участники семинара представляли следующие организации:

1. Министерство экономики Республики Карелия
2. Министерство внешних связей Республики Карелия
3. Администрация Архангельской области
4. Администрация Республики Коми
5. Губернское Правление Оулу
6. Губернское Правление Лапландии
7. Руководящий Комитет БЕАР
8. Министерство транспорта РФ
9. Министерство транспорта и связи Финляндии
10. Финская Дорожная Администрация (Finnga)

11. Дорожный комитет Республики Карелия
12. ГП Карелавтодор
13. Дорожный округ Оулу
14. Областное управление "Архангельскавтодор"
15. ЗАО «Автомагистраль Онего»
16. Финские железные дороги
17. Октябрьская железная дорога
18. ГУП Авиакомпания «Архангельские воздушные линии»
19. АО «Электросвязь», Петрозаводск
20. АО «Артеком», Архангельск
21. Порт Оулу
22. Порт Раахе
23. Беломорско-Онежское пароходство
24. Таможенное управление Финляндии
25. Таможенное управление Республики Карелия
26. Комиссия по безопасности дорожного движения, Карелия
27. Карельское отделение Российской транспортной инспекции
28. Региональный Союз Лапландии
29. Региональный Союз Кайнуу
30. Коммуна Куусамо
31. Администрация Лоухского района
32. Союз коммун Юливиеска
33. Организации, действующие в транспортной отрасли (Transsys Ltd, SK-Consulting, August Lindberg Oy, ООО Котлак, KH-Consulting Ky, Koskilinjat Oy, Sunnittelukeskus Oy, ООО АвтоДорожный Консалтинг, АО Белкомур)
34. Ассоциации, союзы, фонды (РАДОР, Северо-Западная Ассоциация экономического взаимодействия регионов РФ, финских грузовых перевозчиков (SKAL), маршрутных автобусных перевозчиков (Linja-autoliitto), Finnvera Oyj)
35. Центры поддержки предпринимательства и развития Куусамо
36. Торговая палата Оулу
37. Учебные и исследовательские заведения (университет Тампере, институт Мери Лаппи)
38. Техническое бюро Tacis г. Петрозаводск
39. Средства массовой информации

РЕШЕНИЯ СЕМИНАРА:

Принимая во внимание, что:

- развитие транспортной инфраструктуры на территории Баренц Региона вносит вклад в достижение общих целей территорий Региона, таких как: создание достаточных условий для стимулирования экономического развития северных периферийных территорий; повышения уровня жизни населения;
- транспортная инфраструктура способствует также достижению целей, специфических для Баренц Региона:
 - обеспечение устойчивой мобильности людей и грузов в условиях безопасности в экстремальных природных условиях, с наименьшим воздействием на чувствительную окружающую среду Арктики и Суб-Арктики;

- интеграции всех видов транспорта для реализации комбинированных перевозок на основе сравнительных преимуществ видов транспорта с точки зрения грузоотправителя, учитывая традиционную привязку транспортной инфраструктуры Региона к морским портам, рассматривая создание занятости в качестве сопутствующего результата развития транспортной инфраструктуры.
- совместное продвижение проектов и программ, отвечающих общим интересам, установленным приоритетам в рамках Баренц Региона, должно акцентировать внимание на тех проектах, которые содержат потенциал экономической жизнеспособности.

а также, с целью координации деятельности всех сторон, заинтересованных в развитии транспортной инфраструктуры, участниками Семинара приняты следующие решения:

1. Учитывать, что именно интегрированный подход к транспортной системе, охватывающий все территории и виды транспорта, придает концепции БЕАР международное значение, а, следовательно, содержит потенциал привлекательности для международных финансовых институтов. Поэтому, приоритет принадлежит действиям, обеспечивающим координированное развитие транспортных проектов и транспортных сетей с целью развития транспортной системы Региона как единого целого, предполагая:
 - сотрудничество правительств территорий и организаций всех видов собственности,
 - сотрудничество всех видов транспорта в Регионе,
 - международное партнерство,
 - единый план действий,
 - инвестиционную политику, привлекающую интерес национальных и международных финансовых институтов к поддержке транспортных проектов в Регионе.
2. Обеспечить согласованность действий для продвижения инициатив территорий с целью привлечения интереса федерального уровня к решению проблем транспортного сектора Региона.
3. Применить подход общего пространственного экономического планирования приграничных территорий для повышения жизненного уровня населения по обе стороны границы РФ/ЕС и приложения совместных усилий для привлечения в Регион инвестиций в рамках программ приграничного сотрудничества (Tasic, Interreg).
4. Признать целесообразность продления Коридора как на восток (учитывая заинтересованность восточных территорий), так и на запад, соединяясь с направлениями, развиваемыми в рамках концепции Северное Измерение. Максимально использовать выгоды геополитического положения Региона на направлении коридора ЕС-Урал.
5. Выявить все возможные под-проекты для быстрой реализации, предвидя предстоящий отток средств ЕС на поддержку новых стран-членов ЕС на Балтике.
6. Цель всех предпринимаемых действий в области транспорта Региона - улучшение жизни населения, через возможность сбыта продукции местных производителей на внешних рынках, повышение конкурентоспособности местных производителей, создание рабочих мест, повышение поступлений в бюджеты всех уровней.
7. Основная ориентация развития транспортных сетей - широтные транспортные связи, способные выполнять роль держателя экономического пространства,

соединяющие населенные пункты, создающие для людей, проживающих на северных окраинах нормальные условия для работы и достойного повседневного существования.

8. Чрезвычайно важным считать установление личных взаимоотношений партнеров и установление коммуникаций посредством: обмена информацией, встреч, образовательных программ, семинаров, увеличения количества вовлекаемых специалистов, участия в реализации конкретных проектов.
9. Относительно конкретных видов транспорта и проектов участниками семинара подчеркиваются следующие приоритеты:

Железнодорожный транспорт:

- **Интеграция железнодорожной сети в международную транспортную систему;**
- **Окончание строительства ж/д связи Ледозеро-Кочкома;**
- Перевод на электрическую тягу участка Архангельская область – Беломорск – Кочкома –Ледозеро – Костомукша – Госграница;
- Открытие регулярного ж/д пассажирского сообщения Петрозаводск– Йоэнсуу;
- Строительство ж/д связи Карпогоры-Венденга;
- Перспективная ориентация на обслуживание новых транспортных экспортно-импортных потоков через порты Белого, Баренцева и Балтийского морей.

Морской транспорт:

- **Развитие Архангельского морского порта;**
- **Продолжение переговоров с МПС по созданию режима тарифного благоприятствования экспортно-импортным грузам, проходящим через Архангельский порт.**

Автодорожный транспорт:

- **Рассмотрение дорожной сети в целом для более точного прогнозирования транспортных потоков, учета влияния проектов друг на друга;**
- **Развитие связей между дорожными сетями России и Финляндии;**
- **Улучшение связей между территориальными дорожными сетями на границах территорий;**
- **Развитие системы управления автодорожной сетью в Регионе;**
- **Развитие пунктов пропуска – Сювяооро (Лахденпохский р-н), Лонка (Калевальский р-н), Суопера (Лоухский р-н), развитие таможенных терминалов;**
- **Обеспечение условий для прохождения крупногабаритного и тяжелого транспорта (реконструкция дорожной одежды, путепроводов и мостов для пропуска более тяжелого транспорта);**
- **Обеспечение плавности транспортных потоков (улучшение качества дорог, строительство обходов населенных пунктов);**
- **Строительство моста через реку «Северная Двина» у Котласа;**
- **Развитие терминалов в Регионе для обслуживания грузопотоков на международных транспортных маршрутах и развития местной инфраструктуры с созданием рабочих мест;**
- **Учреждение организации, предоставляющей услуги логистического характера;**
- **Повышение безопасности дорожного движения в населенных пунктах и на дорогах общего пользования.**

Воздушный транспорт:

- **Реконструкция аэропорта Петрозаводска;**

- Возобновление полетов из аэропорта Петрозаводска;
- Открытие маршрутов из Архангельска в Финляндию через аэропорт Петрозаводска.

Финансирование:

За экономические приоритеты принимаются - выгоды для максимального количества населения, решение ежедневных насущных проблем жителей, снижение транспортных расходов местного и транзитного транспорта, повышение конкурентоспособности производителей Региона на внешних рынках.

Задачи:

- Выработка схем финансирования, обеспечение наполнения финансовых схем конкретными реалистичными проектами;
- Подготовка предложений для программ Tacis и Interreg;
- Дальнейшее развитие программ приграничного сотрудничества и программ в области окружающей среды.
- Развитие контактов между предпринимателями разных территорий Региона;
- Направление ограниченных средств в те проекты, которые могут обеспечить максимальную экономическую выгоду для населения Региона.

Таможенные вопросы:

Задача таможенных органов – рост внешней торговли, увеличение поступлений и укрепление бюджета, повышение жизненного уровня населения Региона.

Достижение цели обеспечить посредством:

- Гармонизированного законодательства и правил для предупреждения излишнего вмешательства таможенных органов. Привлечение консультантов для разработки упрощенного законодательства;
- Подготовки информационной страницы в Интернете по таможенным процедурам;
- Развития таможенной инфраструктуры;
- Реализации программ Tacis, Tedim;
- Проведения совместных семинаров, программ обмена;
- Повышение производительности пунктов пропуска;
- Освобождения от таможенных пошлин некоторых видов оборудования (напр. лесное);
- Вовлечения ветеринарной службы в работу по гармонизации правил (сертификация);
- Языковой подготовки персонала;
- Расширения эксперимента по совместной обработке транспортного потока для ускорения прохождения таможенного контроля;
- Совместной борьбы с преступностью, оборотом наркотиков.

Развитие общественного транспорта в Регионе:

Задачи:

- Реорганизация государственных структур муниципального уровня с ориентацией на требования рыночной экономики и нужды населения;
- Обучение управленческих кадров;
- Развитие услуг общественного транспорта в крупных городах Региона для предупреждения стихийного роста количества личного легкового транспорта;

- Изучение пассажиропотока на направлении Коридора для организации услуг общественного транспорта дальнего следования (между регионами и странами), повышение его надежности и организация движения по расписанию на трассах Коридора.

СОГЛАШЕНИЕ

между Республикой Коми, Свердловской областью, Томской областью, Тюменской областью, Ханты-Мансийским Автономным Округом, Ямало-Ненецким Автономным Округом и Федеральной Дорожной Службой России
«О сотрудничестве в развитии транспортной инфраструктуры»

В целях реализации Президентской Программы «Дороги России», «Концепции строительства магистральных автомобильных дорог в Западно-Сибирском регионе», развития производительных сил субъектов РФ и во исполнение указов Президента РФ:

- от 01.04.96 г. № 440 "О концепции перехода РФ к устойчивому развитию", где важное значение должна иметь разработка комплексных межрегиональных схем, охватывающих территории нескольких субъектов РФ;
- от 03.06.96 г. № 803 "Основные положения региональной политики в РФ", направленные на обеспечение стабилизации производства возобновление экономического развития и производственных сил регионов России и повышения на этой основе уровня жизни населения и укрепления Российской Федерации;
- от 23.04.97 г. № 403 "О дорожной реформе", постановляющему рассматривать строительство автомобильных дорог как решение экономических и социальных задач России;

руководителями региональных администраций и представителями исполнительной власти Республики Коми, Свердловской области, Томской области, Тюменской области, Ханты-Мансийского Автономного Округа, Ямало-Ненецкого Автономного Округа и руководителем Федеральной Дорожной Службы России (далее Высокие договаривающиеся Стороны), заключили настоящее соглашение о нижеследующем:

Статья 1

Высокие договаривающиеся Стороны признают необходимым приоритетное формирование транспортной инфраструктуры в интересах развития производительных сил Западной Сибири, Урала и России и выражают готовность принять участие в ее создании.

Статья 2

Признавая важность осуществления единой политики при проектировании, строительстве и эксплуатации магистральных автомобильных дорог, Высокие договаривающиеся Стороны, пришли к соглашению о необходимости:

1. Разработки и реализации программы "Развитие магистральных автомобильных дорог в Западно-Сибирском и Уральском регионах".
2. Финансового обеспечения программы за счет:
 - целевого ассигнования из Федерального дорожного фонда РФ и территориальных дорожных фондов заинтересованных субъектов РФ;
 - средств погашения задолженности плательщиков Федерального дорожного фонда РФ и территориальных дорожных фондов, в том числе погашаемые с привлечением

- ведущих компаний-плательщиков для реализации программы в рамках инвестиционно-долговых контрактов;
- средств местных бюджетов территорий и других источников, заинтересованных в реализации программы.

Статья 3

В целях консолидации средств, усилий и координации работ по формированию сети магистральных автомобильных дорог, Высокие договаривающиеся Стороны решили создать Координационный совет с участием в нем Сторон на уровне заместителей руководителей органов государственной власти субъектов РФ, руководителей исполнительных органов территориальных дорожных фондов и утвердить положение о Совете.

Статья 4

Другие вопросы развития транспортной инфраструктуры Высокие договаривающиеся Стороны определяют дополнительными Соглашениями.

Статья 5

Соглашение открыто для подписания его федеральными органами государственного управления и органами государственной власти других субъектов РФ.

Статья 6

Соглашение вступает в силу с момента его подписания и действует до завершения программы "**Развитие магистральных автомобильных дорог в Западно-Сибирском и Уральском регионах**", если не будет других решений, определенных дополнительными соглашениями.

Подписано:

от Республики Коми

Глава республики Ю.А. Спиридонов

Председатель Государственного Совета В.А. Торлопов

от Свердловской области

Губернатор области Э.Э. Россель

Председатель областной Думы В.С. Сурганов

от Томской области

Губернатор области В.М. Кресс

Председатель областной Думы Б.А. Мальцев

от Тюменской области

Губернатор области Л.Ю. Рокецкий

Председатель областной Думы С.Е. Корепанов

От Ханты-Мансийского автономного округа

Губернатор автономного округа А.В. Филипенко

Председатель окружной Думы С.С. Собянин

От Ямало-Ненецкого автономного округа

Губернатор автономного округа Ю.В. Неелов

Председатель окружной думы А.В. Артюхов

От Федеральной дорожной службы России

Руководитель службы В.Г. Артюхов

РЕШЕНИЕ

**Совета Ассоциации экономического взаимодействия областей
и республик Уральского региона**

№ СА/2-2

г. Пермь

16 июня 1999 г.

“О Перспективах Развития Транспортных Коммуникаций Урала”

Совет Ассоциации, заслушав и обсудив доклад "О перспективах развития транспортных коммуникаций Урала" и выступления участников заседания:

- признавая решающую роль транспорта в устойчивом развитии экономики Урала и ускорении интеграционного процесса между Уральским, Западно-Сибирским и Северо-Западным экономическими районами, повышении инвестиционной активности, направлении на стабилизацию существующих и создание новых хозяйственных образований, а также решение задач в социальной сфере;
- учитывая решения, предусмотренные указами Президента РФ от 25.05.96 № 777 и от 08.05.98 № 500, а также постановлением Правительства РФ от 23.10.98 № 1237 "Об освоении месторождений бокситов Средний Тиман в Республике Коми и развитии алюминиевого комплекса Урала" и решение Совета Ассоциации от 07.07.94 г. "О развитии сети железнодорожного транспорта на Урале";
- одобряя подготовленное и подписанное в целях развития производительных сил Республикой Коми, Свердловской, Томской и Тюменской областями, Ханты-Мансийским и Ямало-Ненецким автономными округами, а также Федеральной дорожной службой России "Соглашение о сотрудничестве в развитии транспортной инфраструктуры", которое открыто и для других субъектов Федерации, а также, Меморандум о развитии транспортного коридора «Северо-Запад – Урал» от 18 июня 1998 года;
- подтверждая растущую потребность в надежных и эффективных транспортных связях между Европой и Азией для развития международной торговли, туризма и экономического сотрудничества;
- принимая во внимание, что экономические, технологические аспекты, вопросы безопасности и экологии транспортной политики создают новые возможности для развития регионов Российской Федерации.

РЕШИЛ:

1. Обратиться к Правительству Российской Федерации с просьбой:
 - поручить Министерству экономики РФ и Министерству по делам федерации и национальностей РФ совместно с органами исполнительной власти субъектов Федерации, входящих в Ассоциацию: Томской области, Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого автономных округов разработать в 1999 году федеральную целевую программу "Магистральные автомобильные дороги в Уральском и Западно-Сибирском регионах" и принять постановление о ее реализации;
 - согласовать с органами исполнительной власти субъектов РФ, входящих в Ассоциацию вопросы развития транспортной инфраструктуры Уральского региона и отдельных видов транспорта, евразийские транспортные связи, проходящие через территорию региона;
 - поручить федеральным министерствам и ведомствам (МПС, Минтранс, ФДС и ФАС) оказать содействие органам исполнительной власти субъектов Федерации, входящих в Ассоциацию, в разработке до 01.10.99 г. программы развития их транспортной инфраструктуры;
 - оказать содействие в решении вопроса о продлении Второго трансевропейского транспортного коридора до Екатеринбурга;

- оказать содействие в реализации Северного транспортного коридора «Архангельск–Котлас–Сыктывкар–Кудымкар–Пермь–Екатеринбург», выступив гарантом территорий в получении заемных средств Международного банка реконструкции и развития и других финансовых институтов;
 - сохранить в составе региональных налогов и сборов целевой налог на пользователей автомобильных дорог в виде дорожного налога, предусмотренного Налоговым кодексом (ч.1), с оставлением 100 % в распоряжении дорожных фондов субъектов РФ;
 - поручить Федеральной дорожной службе подготовить до 1 сентября 1999 года предложения: о строительстве и реконструкции автомобильной магистрали Екатеринбург–Пермь–Москва, автомобильной магистрали Екатеринбург–Пермь–Киров–Кострома–Вологда–С-Петербург, а также автомобильного транспортного коридора Архангельск – Сыктывкар – Кудымкар – Пермь – Екатеринбург, отвечающих международным стандартам, для последующего рассмотрения их на заседании Правительства РФ;
 - обязать Федеральную Дорожную Службу:
 - а) разработать федеральную целевую программу развития автомобильных дорог РФ на рубеже XXI века (исходя из экономической целесообразности и по согласованию с субъектами РФ).
 - б) передать образовавшуюся на 01.01.99 г. недоимку по налогу на эксплуатацию автомобильных дорог в части, зачисляемой в Федеральный Дорожный Фонд, полностью субъектам РФ на развитие, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования и финансирование работ по приведению в нормальное состояние сельских автомобильных дорог для приемки их в сеть территориальных автомобильных дорог общего пользования;
 - поручить Министерству экономики РФ, Министерству по делам федерации и национальностей России, РАО "Газпром" и органам исполнительной власти Тюменской области, Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого автономных округов совместно с МПС России рассмотреть до 1.09.99 г. вопрос о завершении строительства железнодорожной линии Коротчаево - Новый Уренгой – Пангоды – Надым и подготовить проект Постановления Правительства РФ по этому вопросу.
2. Рекомендовать руководителям органов исполнительной власти субъектов Федерации, входящих в Ассоциацию, способствовать:
 - развитию смешанных перевозок, включая усовершенствование связей между различными видами транспорта;
 - улучшению использования существующих транспортных сетей, технических средств и подвижного состава за счет их обновления и модернизации, а также применение новейших транспортных средств и технологий;
 - развитию информационно-логистических систем (управление товарными и информационными потоками) для слежения за транспортным процессом, оперативного управления перевозками и обеспечения доступа пользователей этих систем к соответствующей информации;
 - разработке эффективных механизмов финансирования объектов транспортной инфраструктуры, в том числе вовлечения в этот процесс частного сектора и международных финансовых институтов;
 3. Рекомендовать органам исполнительной власти заинтересованных субъектов Федерации, входящих в Ассоциацию, оказывать максимально возможное содействие ОАО "Межрегиональная компания "Белкомур" в строительстве железной дороги Пермь–Сыктывкар–Архангельск.
 4. Рекомендовать органам законодательной и исполнительной власти Пермской области и Коми-Пермяцкого автономного округа для строительства железной дороги Пермь–Сыктывкар–Архангельск рассмотреть следующие вопросы:
 - создание залогового фонда для возможности привлечения долгосрочных инвестиционных кредитов под реализацию проекта строительства железнодорожной магистрали;
 - привлечение средств дорожного фонда для долевого инвестирования совмещенных мостовых переходов и временных автодорог в период строительства железной дороги и с переходом их в дальнейшем в дороги общего пользования, в случае совмещения их направлений;
 - частичное освобождение ОАО МК "Белкомур" от налогов, перечисляемых в местные бюджеты;
 - максимальное, экономически обоснованное сближение магистральных авто и железных дорог в целях снижения отрицательного воздействия на окружающую среду, повышение эффективности региональных транспортных коммуникаций и экономия средств при их строительстве и реконструкции.
 5. Предложить ОАО МК "Белкомур", совместно с органами исполнительной власти областей и республик Уральского региона, провести работу с промышленными предприятиями, расположенными на этих территориях для привлечения их экономического потенциала и участия в реализации проекта.
 6. Обратится в Министерство путей сообщения РФ с просьбой поручить Северной и Свердловской железным дорогам:
 - рекомендовать ОАО МК "Белкомур", совместно с Северной и Свердловской железными дорогами, рассмотреть вопрос о передаче малодеятельных и тупиковых линий и предоставить согласованные предложения Уральской Ассоциации и МПС России;
 - совместно с ОАО МК "Белкомур" продолжить работу над концепцией взаимодействия в 1999 году и представить ее на рассмотрение в Министерство путей сообщения РФ и учредителям Компании.
 7. Просить Правительство РФ в 1999 году решить вопрос государственной поддержки проекта по строительству железной дороги Пермь–Сыктывкар–Архангельск на конкурсной основе (за счет средств предусмотренных бюджетом развития) в соответствии с принятым Президентом РФ и Правительством РФ решениями.
 8. Экономическому комитету до 1 декабря 1999 года обобщить разработанные субъектами Федерации программы развития их транспортных инфраструктур и вынести на утверждение Совета Ассоциации Программу "Развитие транспортной инфраструктуры Уральского региона".
 9. Принять к сведению приоритеты транспортного развития Уральского Севера и предложить Институту экономики УрО РАН, совместно с институтом «Уралгипротранс» и Гипротранс МПС России разработать за счет заинтересованных территорий и организаций региона, технико-экономические соображения по его транспортной схеме и ТЭО по строительству железнодорожного пути,

соединяющего Северную и Свердловскую железные дороги (западный склон Урала).
Указанное ТЭО представить в МПС России для рассмотрения.

10. Предложить Уралгипродор НИИ совместно с НИИ Дорожного департамента администрации Ханты-Мансийского автономного округа обеспечить материалы по концепции развития сети автомобильных дорог в границах Уральского и Западно-Сибирского регионов.
11. Предложить Уралгипродор НИИ совместно с администрациями Курганской, Оренбургской и Челябинской областей проработать вопрос развития юго-восточного направления автомобильных дорог.

Президент Ассоциации
Э.Э. Россель

Приложение 2

Из истории США

Известно, что первое поколение американских олигархов вышло из железнодорожных спекуляций, враждебных поглощений и присвоения бюджетных средств.

Рокфеллер и Standard Oil - ярчайшее воплощение раннего капитализма.

В 1860-х годах нефтяная индустрия США – это множество мелких скважин и нефтеперегонных заводиков. Рокфеллер начал процесс скупки и объединения и к концу века Standard Oil контролировала 86% производства и продажи нефти внутри и 87% всего американского экспорта нефтепродуктов.

Рокфеллер применил ряд новых принципов (по сути, он изобрел вертикально интегрированный холдинг):

- 1) Сосредоточив управление в одном центре можно нейтрализовать рыночные колебания цен и стабилизировать доход,
- 2) Одна фирма может контролировать отрасль, если сосредоточить в ее руках некоторые критические и повторяющиеся транзакции (на пути от сырья до конечного потребителя). Для достижения максимального успеха лучше всего контролировать транспортные или финансовые потоки.

Реализация плана Рокфеллера:

- Скупка нефтеперегонных заводов.
- Заключение секретных соглашений с железными дорогами, которые дисконтировали транспортировку нефтепродуктов Standard Oil в обмен на гарантированные высокие объемы перевозок. Таким образом, у Standard Oil были гораздо более низкие транспортные издержки по сравнению с оставшимися мелкими конкурентами, которые скоро также были скуплены через подставные компании.
- Изобретение особого контракта с железнодорожными компаниями – drawbacks (откат), согласно которому от каждой перевозки нефтепродуктов конкурентами по завышенным ценам железнодорожная компания выплачивала ему определенную сумму.
- Манипулирование тарифами на железнодорожном транспорте.
- Приобретение нефтепроводов для получения дополнительной власти над железными дорогами и ограничения доступа конкурентов к трубе.

Проверено: Если владеешь транспортной инфраструктурой, то совсем не обязательно быть собственником нефтяных вышек. Полный контроль над транспортировкой нефти позволяет диктовать условия тем, кто добывает нефть.

По прошествии более чем ста лет, России не удалось миновать фазу раннего капитализма.

Приложение 3.

Глоссарий

Анклав - часть территории государства, со всех сторон окруженная территорией другого государства и не имеющая выхода к морю (морского берега). При наличии морского берега территория называется полуанклавом (например, Калининградская область в Российской Федерации).

Ассоциация международных автомобильных перевозчиков (АСМАП) - добровольное объединение предприятий, организаций, учреждений и предпринимателей без образования юридического лица, расположенных на территории РФ, осуществляющих международные перевозки грузов и пассажиров автомобильным транспортом. АСМАП создана в 1974г, объединяет более 3000 российских предприятий и организаций, осуществляющих перевозки грузов и пассажиров в международном сообщении, и имеет свои Представительства во всех федеральных округах России.

Аутсорсинг – передача непрофильных активов и процессов предприятия в управление внешним подрядчиком. Необходимая составляющая деятельности любого предприятия - это затраты не только на основной бизнес, но и на управление непрофильными активами, которые не приносят прибыли, но жизненно необходимы для нормальной работы любой компании. И чем они крупнее, тем значительнее затраты, штат сотрудников, а также нагрузки на управленческий персонал, связанные с не основной деятельностью. Внедрение аутсорсинговой модели ведения бизнеса может дать положительные результаты, так как внешний подрядчик благодаря своему опыту и технологиям способен обеспечить развитие и оптимизацию переданных непрофильных активов на более высоком и качественном уровне. Период активного внедрения модели аутсорсинга в мире пришелся на 90-е, когда широкое признание получила идея деления функций на основные и второстепенные и передачи последних специалисту в данной области.

Бербоут - чартер (англ. bareboat charter) - договор между судовладельцем и фрахтователем, согласно которого судовладелец передает фрахтователю судно определенный рейс или срок без экипажа на условиях аренды. На время аренды фрахтователь является временным владельцем судна, несет все расходы по его эксплуатации и сам нанимает команду. Расходы по страхованию, однако, как правило, несет судовладелец.

Венчурный капитал - источник финансирования инновационной деятельности на этапе внедрения новшеств, организации выпуска новых товаров (предоставления новых услуг). При помощи ВК входящие на рынок или уже действующие компании обеспечивают финансирование бизнес-планов по предложению рынку новых инициатив, несущих инвестиционный риск, но сулящих потенциальную возможность получения прибыли на уровне выше среднего (по отрасли или рынку в целом). ВК играет важную роль в реализации результатов НИОКР в области телекоммуникаций, сетей связи, компьютерной техники, микроэлектроники, информационных технологий, биотехнологии и др. наукоемких отраслях производства. Венчурные фонды - независимые партнерства, аффилированные (дочерние) структуры коммерческих и инвестиционных банков, страховых компаний, которые формируют венчурный капитал и управляют им. Венчурный фонд инвестирует сформированный ими ВК путем приобретения пакетов акций компаний, осуществляющих рискованные инновационные проекты. Венчурный фонд принимает участие в управлении компанией, реализующей рискованный проект, на всех этапах, начиная с экспертизы инновационных идей и заканчивая обеспечением ликвидности акций компании, в консультировании ее высшего руководства, в менеджменте. По прошествии 5-7 лет после инвестирования венчурный фонд продает принадлежащий ему пакет акций.

Государственная корпорация – не имеющая членства некоммерческая организация, учрежденная Российской Федерацией на основе имущественного взноса и созданная для осуществления социальных, управленческих или иных общественно полезных функций. Государственная корпорация создается на основании федерального закона. Государственная корпорация обязана ежегодно публиковать отчеты об использовании своего имущества в соответствии с законом, предусматривающим создание государственной корпорации. Фактически, государство выступает промоутером крупных общественных проектов: оно дает им старт, предлагая инвесторам купить облигации ГК. В отличие от частной компании, ГК подотчетна правительству в лице материнского ведомства (учредителя). У ГК есть внутренний контроль и аудит. ГК зависят от долгосрочного облигационного финансирования.

"Граничный эффект" - явление, наблюдаемое на практике, когда транспортный поток между двумя центрами деятельности, разделенными национальной границей в несколько раз ниже (как минимум, в 4 раза), чем поток между двумя аналогичными центрами внутри национальных границ. Устранение (снижение) действия "граничного эффекта" дает существенный прирост международной мобильности, без снижения внутринациональных объемов движения. Главной причиной «граничного эффекта» остаются многочисленные таможенные формальности, приводящие в ряде стран за пределами ЕС к задержкам в пути и дополнительным транспортным затратам.

Дерегулирование – снижение вмешательства государства в экономическую деятельность и передача функций управления производственными предприятиями бизнесу.

Доктрина (лат. Doctrina – учение) - целостная совокупность принципов, используемых в качестве основы программы действия.

Европейский Союз (ЕС) – в 1992г. между странами Европейского экономического сообщества был подписан, так называемый Маастрихский Договор, ратификация которого означает учреждение ЕС с ноября 1993г. ЕС – содружество 27 демократических стран, объединившихся на основе общих экономических, политических и социальных интересов. Страны-члены ЕС создали общие институты, которым они делегируют часть своего суверенитета: Европейский Парламент, Совет министров, Европейская Комиссия, Европейский суд. В ЕС создан единый рынок и пространство без внутренних границ, что обеспечивает свободу перемещения людей, товаров, услуг и капитала.

Единый транспортный тариф - единые ставки платежа за перевозку грузов по всей стране или между отдельными пунктами транспортных магистралей на линиях обслуживаемых разными компаниями.

Естественная монополия — официально признанная неизбежная монополия на производство и продажу товаров и услуг, применительно к которым монополизм обусловлен либо естественными правами монополиста, либо соображениями экономической выгоды для всего государства и населения.

«Зеленый документ» (англ. «Green Paper») — аналитический документ унифицированной структуры, который фиксирует комплекс проблем или определенную проблему и предлагает разные варианты решения. Процедура «зеленого документа» предусматривает, что заинтересованные представители общественности аргументировано могут высказать отношение к негативным и позитивным сторонам приведенных вариантов. После анализа «зеленый документ» дорабатывается в так называемый «белый документ», который становится законодательным актом. Процедура «зеленого документа» используется правительствами и парламентами стран-членов ЕС, Еврокомиссией и Европарламентом, странами вестминстерского типа построения правительств (Австралия, Канада и пр.).

IPO – первичная открытая продажа акций компании широкому кругу инвесторов при ее выходе на открытый рынок; один из наиболее эффективных недорогих способов повышения ликвидности компании и привлечения капитала для ее развития. Как правило, осуществляется на биржевом рынке.

Иновация - новый или улучшенный метод производства. Любое изменение в методах производства, которое дает производителю его применяемому, преимущества над конкурентами за счет сокращения затрат.

Интеграция - объединение в целое каких-либо частей, элементов, процесс взаимного приспособления, расширения сотрудничества, объединения национальных хозяйств, форма интернационализации хозяйственной жизни. Только интегрированная транспортная система способна предоставлять возможность мультимодальных перевозок, как наиболее экономичных и позволяющих грузоотправителю выбрать способы транспортировки на разных звеньях транспортной цепочки в зависимости от его требований относительно тарифов, сроков доставки, сохранности груза, безопасности движения и т.д. Определяющим критерием для грузоотправителя при выборе и комбинировании видов транспорта в транспортной цепочке всегда является экономический. Только интегрированная транспортная система способна предоставлять возможность мультимодальных перевозок, как наиболее экономичных и позволяющих грузоотправителю выбрать способы транспортировки на разных звеньях транспортной цепочки в зависимости от его требований относительно тарифов, сроков доставки, сохранности груза, безопасности движения и т.д. Определяющим критерием для грузоотправителя при выборе и комбинировании видов транспорта в транспортной цепочке всегда является экономический.

Интермодальный терминал - комплекс сооружений для перехода груза с одного вида транспорта на другой с использованием технических и технологических устройств, организационно взаимосвязанных и предназначенных для выполнения логистических операций, связанных с приемом, погрузкой-разгрузкой, хранением, сортировкой, грузопереработкой различных партий грузов, а также коммерческо-информационным обслуживанием грузополучателей, перевозчиков и других логистических посредников в комбинированных транспортировках.

Картель - монополистическое соглашение между предприятиями, в котором участники сохраняют коммерческую и производственную самостоятельность, договариваясь об объемах производства, сбыте продукции, найме рабочей силы для получения монопольной прибыли.

Кластер отраслевой активности - группа взаимозависимых отраслевых компонентов, когда при нарушении функционирования одного из компонентов, нарушается функционирование всей отрасли. Например, функционирование такой отрасли как лесная и целлюлозно-бумажная требует баланса: рубки леса и восстановительных лесопосадок, транспортировки сырья, производственных мощностей по переработке, технологий, энергетического обеспечения, отраслевого машиностроения, подготовки кадров, научных исследований и конструкторских разработок, транспортировки готовой продукции отрасли, мероприятий по снижению негативного влияния на окружающую среду и т.д.

Конвенция (лат. Conventio - договор, соглашение) - договор экономического характера, соглашение фирм, организаций, стран по урегулированию проблем распределения заказов, производства, сбыта и т.д. Конвенция TIR - это система, которая позволяет грузовым автомобилям под таможенными печатями и пломбами, наложенными в месте отправления, пересекать все границы без промежуточного контроля груза до прибытия в конечный пункт назначения. По сути, это сложная гарантийная система, которая позволяет минимизировать расходы транспортных операторов и внешнеторговых организаций, обеспечивая при этом собираемость таможенных сборов.

Консорциум - временное соглашение о партнерстве между предприятиями для осуществления капиталоемкого проекта.

Контейнер - транспортное оборудование, представляющее собой полностью или частично закрытую емкость, многократно используемое на нескольких видах транспорта, предназначенное для перевозки и временного хранения грузов, оборудованное приспособлениями для механизированной установки и снятия его с транспортных средств, имеющее постоянные технические характеристики и вместимость.

Концессия - договор о передаче в эксплуатацию компании на определенный срок хозяйственных объектов, принадлежащих государству.

Логистика - дисциплина, рассматривающая процессы планирования, организации и контроля над перемещением материальных потоков, включая завоз ресурсов к месту производства, перемещения в процессе производства, доставку готовой продукции до конечных потребителей.

Логистическая цепь - линейно упорядоченные по материальному потоку звенья логистической системы для проектирования и анализа альтернативных наборов логистических операций и связанных с ними издержек. Логистическая система - адаптивная система с обратной связью, выполняющая логистические функции, состоящая из нескольких подсистем и имеющая развитые связи с внешней средой.

Мобильность - подвижность, способность к быстрому передвижению, действию.

Мультимодальные (комбинированные) перевозки - комбинированная перевозка, осуществляемая без участия грузовладельца, организуемая на всем пути следования одним ответственным оператором по единому перевозочному документу и единой сквозной ставке фрахта, независимо от числа участвующих видов транспорта. Европейская конференция министров транспорта (ЕКМТ) определяет мультимодальные перевозки как "перевозки грузов по меньшей мере двумя разными видами транспорта". Следовательно, интермодальные перевозки являются отдельным видом в составе мультимодальных перевозок.

Негативные внешние транспортные факторы - перегруженность сетей, аварийность и негативное воздействие на окружающую среду.

Некоммерческая организация - организация, не имеющая извлечение прибыли в качестве основной цели своей деятельности и не распределяющая полученную прибыль между участниками. Некоммерческие организации могут создаваться для достижения социальных, благотворительных, культурных, образовательных, научных и управленческих целей, направленных на достижение общественных благ. Некоммерческие организации могут создаваться в форме общественных или религиозных организаций (объединений), некоммерческих партнерств, учреждений, автономных некоммерческих организаций, социальных, благотворительных и иных фондов, ассоциаций и союзов.

Оптимизация - процесс выбора наилучший вариант из возможных для приведения системы в наилучшее (оптимальное) состояние. Оптимальное состояние системы - состояние системы для обеспечения достижения целей при данных условиях и ресурсах с максимальным возможным результатом при минимальных возможных издержках.

Поток - совокупность объектов, воспринимаемых как единое целое, существующее как процесс линейного перемещения во времени и измеряемый в абсолютных величинах

Прямые инвестиции - капиталовложения в производство или активы, предоставляющие инвестору полный контроль над деятельностью предприятия.

Регион - в самом общем представлении - территория или территориальное сообщество, которое обладает пространственной структурой, социально-экономической средой, отличной от иных территориальных образований. Регионом может быть группа стран, формирующая отдельный экономико-географический район мира. Примеры - Балтийский или Баренцев Евро-Арктический регионы.

Северное измерение - концепция «Северного измерения» была принята ЕС в 1999г в качестве официальной стратегии. Ее главной целью провозглашалось развитие трансграничного сотрудничества между ЕС и Россией. Зонай ее действия охватывалась территория Дании, Финляндии, Швеции, Норвегии, Исландии, Польши, стран Балтии и России. К реализации проектов в рамках «Северного измерения» могли подключаться и третьи страны. Области сотрудничества в рамках "Северного измерения" включают защиту окружающей среды, ядерную безопасность, энергетику, Калининград, вопросы инфраструктуры, деловое сотрудничество, вопросы юстиции и внутренних дел, социальное развитие.

Сертификация по стандартам экологического менеджмента (ISO 14001:1996) - предполагает разработку экологической политики компании, системы мониторинга и предупреждение чрезвычайных ситуаций, ранжирование экологических проблем и т.д. Сертификация преследует цели привлечения международного финансирования в проект, связанный с модернизацией производства.

Синергетический эффект (Synergetic effect) - достижение такого совокупного результата управления транспортом, запасами, хранением и другими функциями как единых целых, который превосходит сумму отдельных составляемых, рассматриваемых в качестве изолированных объектов управления.

Система – самодостаточная структура, созданная с определенной целью и состоящая из взаимосвязанных и взаимодополняемых элементов, существующая относительно самостоятельно и устойчиво, постоянно эволюционирующая в ответ на изменения внешней среды. Системный подход – направление методологии научного познания и социальной практики, в основе которого лежит рассмотрение объектов как систем; ориентирует исследования на раскрытие целостности объекта, на выявление многообразных типов связей в нем и сведение их в единую теоретическую картину. Принципы системного подхода находят применение во многих областях: техника, управление, экология, банковское дело, транспорт и т.д.

Соглашение о разделе продукции (СРП) – особый экономико-правовой механизм взаимоотношений инвестора и государства в соответствии с которым в России осуществляется ряд проектов с участием иностранных инвесторов в области разработки месторождений углеводородов. В соответствии с соглашением РФ сохраняет права и собственность на ресурсы, а частные инвесторы инвестируют капитал, необходимый для разработки месторождений и выплачивают бонусы.

Сообщество – все население, проживающее в административном образовании: муниципалитет, область, государство, союз государств.

Стандарт - техническая спецификация, утвержденная официальным органом стандартизации с целью повторяющегося и продолжающегося применения и, соответствие которому, является обязательным.

Стивидор (англ. Stevedore) - представитель компании, осуществляющей контроль за работами по погрузке и разгрузке судов.

Стратегия - общий, всесторонний план действий для достижения целей транспортной политики, состоящий из согласованных действий и решений, подготовленных высшим руководством соответствующего уровня.

Сюрвейер (англ. surveyor) - агент страховщика, осуществляющий осмотр объекта, имущества, принимаемого на страхование, а также обследующий застрахованное имущество после наступления страхового случая. Как правило, это имеет отношение к грузам, которые застрахованы и перемещаются посредством железнодорожного, авиа, автодорожного и водного транспорта.

Телематика – интеграция средств телекоммуникации и информации, система средств связи и передачи данных в соединении с автоматической обработкой этих данных, основа современной транспортной логистики. Телематика позволяет реализовать концепцию транспорта будущего ITS (Intelligent Transport Systems) Информационные Системы, позволяющие обеспечивать обмен информацией между транспортным средством и транспортной инфраструктурой (системы управления транспортным движением, системы позиционирования и навигации).

TEN (Trans-European Networks) - Транс-Европейские транспортные и энергетические сети формируются путем интеграции инфраструктур сетей наземного, морского и воздушного транспорта на территории всего Сообщества. Сеть должна обеспечивать устойчивую мобильность людей и грузов на территории зоны, где нет внутренних границ в наилучших условиях социальной среды и безопасности, способствуя достижению целей Сообщества, особенно относительно окружающей среды и свободной конкуренции и, внося вклад в усиление экономической и социальной сплоченности Сообщества.

Территория – субъект государства, управляемый органами власти в рамках установленных административных границ.

TEU - двадцатифутовый эквивалент - стандартная единица измерения грузоподъемности контейнеров, контейнеровозов и контейнерных терминалов. TEU равнозначен одному 20-футовому контейнеру ИСО.

Транспортный коридор - совокупность магистральных транспортных коммуникаций, объединяющих, как правило, различные виды транспорта, которые совместно обеспечивают транзитные перевозки одного направления (например «север-юг» или «запад-восток») в международном и трансконтинентальном масштабе. Транспортная система - отрасль материального производства, осуществляющая перевозки людей и грузов. Транспортная система охватывает наземный, водный, воздушный виды транспорта. Транспортная зона – концепция для сложной структуры транспортных связей всех видов для зон, находящихся в сильной зависимости от морского транспорта. Концепция зоны рассматривает транспортные связи между основными центрами экономической деятельности шире, чем концепция транспортного коридора. Перечень рассматриваемых в рамках концепции вопросов, кроме нужд транспорта, включает учет социальных явлений, влияющих на транспортные потребности, воздействие транспортной деятельности на окружающую среду и др. Транспортная сеть - все транспортные связи, доступные для пользователей. Транспортная инфраструктура - совокупность сооружений, зданий, систем и служб, необходимых для поддержания деятельности всех видов транспорта. Транспортная политика - официальная декларация целей, принципов и генерального курса действий, определенная высшим руководством, принятая в качестве руководящего указания для всех видов транспорта. Транспортировка – это совокупность перевозки, погрузки-разгрузки, информационного сопровождения, экспедирования и транзакционных операций (охрана, сопровождение, страхование).

Технопарк – система взаимодействия науки, бизнеса (в основном малого и среднего) и государства. Классическая модель технопарка объединяет деятельность научно-исследовательских институтов и организаций, высших учебных заведений, коммерческих структур и местных органов власти, которые совместно реализуют цепочку от научных исследований до выпуска готового продукта или услуги. Для государства технопарк – эффективный инструмент развития национального инновационного потенциала, в некоторых случаях они могут стать основой целой отрасли (например, программирование).

Унификация - приведение чего-либо к единой системе, форме, единообразию. В технике под унификацией понимают приведение различных видов продукции к наименьшему числу марок, типов. Таким образом, унификация - один из методов стандартизации.

FIATA (фран. Federation Internationale des Associations de Transitaires et Assimiles) - Международная федерация экспедиторских ассоциаций, самая большая, влиятельная и профессиональная в области транспорта негосударственная организация в мире, объединяющая 93 национальные ассоциации из 85 стран и около 2700 индивидуальных членов из 140 стран мира.

Фактор - причина, движущая сила какого-либо процесса, явления, определяющая его характер или отдельные черты.

Хозяйственная парадигма – набор устойчивых тенденций экономического развития.

Шенгенское соглашение – соглашение «Об отмене паспортного таможенного контроля между рядом стран Европейского союза», изначально подписанное [14 июня 1985](#) семью [европейскими](#) государствами (Бельгией, Нидерландами, Люксембургом, Францией, Германией, Португалией и Испанией). Оно вступило в силу [26 марта 1995 года](#). С тех пор к соглашению присоединились ещё несколько стран и по состоянию на [2006 год](#) соглашение действует в пятнадцати странах: [Австрия](#), [Бельгия](#), [Дания](#), [Финляндия](#), [Франция](#), [Германия](#), [Исландия](#), [Италия](#), [Греция](#), [Люксембург](#), [Нидерланды](#), [Норвегия](#), [Португалия](#), [Испания](#), и [Швеция](#). Вместе эти страны образуют Шенгенскую зону.

1. ИСПОЛЬЗОВАННЫЕ ИСТОЧНИКИ:

1. Эксперт С-3 №45, 2 декабря 2002г. «Железнодорожная пробка», «Про оленей и людей», Е.Денисенко
2. Эксперт С-3 № 4, 3 февраля 2003г. «И корабль плывет» В.Арабкин
3. Эксперт С-3 № 9, 10 марта 2003 «На пороге самоорганизации», В.Грязневич
4. Эксперт С-3, № 5, 9-15 февраля 2004, «Неразрывные связи» С.Агеев
5. Эксперт С-3 №27, 19-25 июля 2004, «Питерские корабли построят ледокол»
6. Эксперт С-3 №38 11-17 октября 2004 «Биодизелин завоевывает Балтию», В.Скрипов, «Нежданные богатства», А.Кокшаров, «Киотский протокол», «Контейнерные страсти», О.Кондырева, «С Запада на Восток», О.Кондырева, «Отложенное предложение», О.Зиемеле
7. Эксперт С-3 №45 29 ноября 2004 «Несогласованные планы», О.Зиемеле, О.Кондырева, «Сезонный тромбоз», О. Зиемеле, «Качественный рыбок» С.Агеев, «Новая задача», В.Иванов
8. Эксперт С-3 №48, 20-26 декабря 2004 «Неустойчивое положение»
9. Эксперт С-3 №7 21-27 февраля 2005 «Эволюция культуры», А.Поддубный, «Точки роста» Р.Тергерян
10. Эксперт С-3, № 9, 7-13 марта 2005 «ЦБК против РЖД»
11. Эксперт С-3 №10, 14-20 марта 2005 «Взаимный интерес», В.Иванов, «Вместо информации – конкурс красоты» А.Безбородов, «Буря в стакане», А.Безбородов, «Тотальная контейнеризация», И.Зинкина, «Грузите деньги вагонами», А.Мансилья-Круз
12. Эксперт С-3 №12 28 марта 2005 «Стратегические обещания»
13. Эксперт С-3 № 13, 4-10 апреля 2005, ЛУКОЙЛ выходит на финский рынок.
14. Эксперт С-3 № 16, 25 апреля 2005 «Сырьевая целесообразность» Е.Степура
15. Эксперт С-3 № 18 16-22 мая, 2005, Норвежские буровые собирают в Мурманске
16. Эксперт С-3 №20 30 мая 2005 «Плата за протекционизм», И.Зинкина, «В точке перелома» А.Безбородов, «Здоровые амбиции», С.Агеев, «Кому нужен Волго-Балт?», Е.Добкина, «Груз уходит налево», Н.Демидов, «Пароходства обновляют флот»
17. Эксперт С-3 № 27, 18-24 июля 2005-10-30, В. Грязневич «Лекарство для инфраструктуры», «Прагматичная экология», А.Шириков, «В топочном вихре» И.Имамутдинов
18. Эксперт С-3 №28 25-31 июля 2005 «Однажды на диком Западе», В.Волков
19. Эксперт С-3 №32 29 августа 2005 «Без транзита»
20. Эксперт С-3 № 36 26 сентября 2005, «Шахтеры рвутся за границу», С.Агеев, «Балетная школа», С.Агеев
21. Эксперт С-3, №42, 7-13 ноября 2005 «По накатанной дорожке», Н.Демидов
22. Эксперт С-3 №44 21-27 ноября 2005 «В поиске срединной линии», «Магистраль в туманное завтра» В.Цукер
23. Эксперт С-3 № 47 12-18 декабря 2005 «Симметричный ответ», «Надо бежать быстрее», «Рук не хватает» В.Цукер, «Ценности нового времени» Е.Кром, «Внедрения информационных систем», «Модельный ряд», В.Катькало, «Полярный парадокс», «Перекресток больших дорог» Е.Денисенко
24. Эксперт С-3 №49, 24-30 октября 2005 «Стимуляция в три этапа», «Комплекс здравого смысла», В.Иванов, «Выход есть», С.Агеев
25. Эксперт С-3 №1-2, 16-22 января 2006, «Возвращение пирамид» А.Шириков
26. Эксперт С-3 №3 23-29 января 2006, «Необходимый и недостаточный», В.Цукер
27. Эксперт С-3 №5 6-12 февраля 2006 «Привлекательная логистика»
28. Эксперт С-3 №6 13-19 февраля 2006, «Девелоперы идей», С.Агеев
29. Эксперт С-3 №7, 20 февраля 2006, «Жизнь без нефти», А. Шириков
30. Эксперт С-3 №8, 27 февраля 2006, Норвегия/ Точки соприкосновения, С.Агеев, П. Пахомов
31. Эксперт С-3, №10 13-19 марта 2006 «Молодым везде у нас пособие», «Был бы дилер – бренд найдется», Н.Демидов, «Гибкое реагирование», В.Рындин, «Монополия не сдастся», С.Агеев, «Трудный путь к рынку», «Идеологическая грузоперевалка», «Время апгрейда», А.Шириков, «Здоровый консерватизм», А.Клепиков, «Забудьте Милтона Фридмана», А.Ивантер
32. Эксперт С-3 №11, 20-26 марта 2006 «Деньги из воздуха» О.Смирнова, «Им сверху видно все»
33. Эксперт С-3, №12, 27 марта 2006, «Платите больше», «Руслан» и НАТО, «Цифровое бездорожье», Н.Демидов
34. Эксперт С-3 № 13, 3-9 апреля 2006, Новейшая география Газпрома, Будем дружить вагонами, Заправки с доступом
35. Эксперт С-3 №14, 10-16 апреля 2006 «Медсестра на связи»
36. Эксперт С-3 №15, 17-23 апреля 2006 «Буровые для Арктики», «Загрузка полная, но недостаточная»
37. Эксперт С-3 № 17, 8-14 мая, 2006 «Управляйтесь сами» В.Цукер, «Движение на север», П. Прохоров, «Что нефтяникам – льгота, портам – потери», «Движение на север», П. Прохоров

38. Эксперт С-3, №18 15-21 мая 2006, Международный бизнес, «Возвращение», Е.Денисенко
39. Эксперт С-3 №19, 19-28 мая 2006. Политика, инвестиции «Инвестиционная поппса», И.Архипов
40. Эксперт С-3, №20 29 мая – 4 июня 2006, Швеция, «Чисто натуральное хозяйство», А. Давыдова, «Сделано с умом», А. Грамматчиков, «Общество бесчисленных пособий», А.Волков
41. Эксперт С-3 № 23, 20-26 июня 2006, «Будущее за ними», П.Биргер
42. Эксперт С-3 №24, 26 июня-2 июля 2006, «Автоворота на Северо-Запад», «Прагматичная забота», Е.Денисенко, «Национальный колорит», «Человек из будущего»
43. Эксперт С-3 №31, 28 августа 2006, «Бес простоя» Н.Демидов, «Революция и нефть», А.Кокшаров
44. Эксперт С-3 №33, 11-17 сентября 2006, «На полную мощность»
45. Эксперт С-3, №36, 2-8 октября 2006, «Консервативный алюминий», «Отстали от времени», В.Цукер, «Три слагаемых успеха»
46. Эксперт С-№ №38 16-22 октября 2006 «Штокмановский пазл», П.Прохоров
47. Эксперт С-3 №39, 23-29 октября 2006 «Любовь к электричеству», П.Прохоров
48. Эксперт С-3 №41 6-12 ноября 2006, «Экспансия по-соседски» И.Макаров
49. Эксперт С-3, №42, 13 ноября 2006, «квотируванное согласие», «Радужный драйв», «Цель - максимальная эффективность», П. Прохоров
50. Эксперт С-3 №45, 4-10 декабря 2006 «Необходимого достаточно», Н.Демидов
51. Эксперт С-3 №1, 1-3, 22-28 января 2007, «Отличник северизации», П.Прохоров
52. Эксперт С-3 №6, 12-18 февраля 2007, «Нужны ли РЖД финские грузы?»
53. Эксперт С-3 №12, 26 марта 2007, «Автоимпорт завязали морским узлом», Н.Демидов
54. Эксперт С-3 №13, 2-8 апреля 2007 «Северный пасьянс», П.Прохоров
55. Эксперт №3, 27 января 2003, «Преступная расточительность», В.Данилов-Данильян
56. Эксперт №19, 26 мая 2003 «Кризис неэффективности» В.Макушин
57. Эксперт №44, 24-30 ноября 2003г., Эксперт-Япония, декабрь 2005
58. Эксперт №15, 19-25 апреля 2004, «Постиндустриальное гостеприимство», А. Давыдова
59. Эксперт №16 26 апреля – 2 мая 2004, «Тигры» спрятались за «дракона», С Моисеев
60. Эксперт №17 10-16 мая 2004 «Бремя высокой волатильности», Я.Галухина
61. Эксперт №20, 31 мая – 6 июня 2004, «Надо продолжать работать», Т.Гурова, «Страна победившего хайтека», О. Рубан
62. Эксперт №24, 28 июня-4 июля 2004, «Время продавать знания», Д.Денисова
63. Эксперт №28-29, 26 июля-15 августа 2004, «Экспорт образования» М.Галушкина
64. Эксперт №31, 23-29 августа 2004 «Смертность населения», Численность населения Индии
65. Эксперт №32 30 августа – 5 сентября 2004, «Дорогостоящая стихия», А.Кокшаров, «Контейнеры для Китая»
66. Эксперт №39, 18-24 октября 2004 «На замедление – с оптимизмом», А.Кокшаров, «Новые формы доброго соседства», А.Механик
67. Эксперт № 43, 15-21 ноября 2004 «Синергия экологии и бизнеса», Е.Швецова, «Севмаш» будет строить танкеры».
68. Эксперт №45, 29 ноября – 5 декабря 2004, «Финны самые умные», О. Власова
69. Эксперт №1, 25 апреля-1 мая 2005 Финляндия, Экономические отношения: «Умей адаптироваться», «Экспортировать пока удобнее», С. Румянцева, «Индустрия встреч», М. Линева, «Топливо будущего», М. Линева, «Учитесь в Финляндии», А. Давыдова
70. Эксперт №3 24-30 января 2005, «Золотое правило вмешательства», Б.Алехин
71. Эксперт №7 21-27 февраля 2005 «Время пешеходов», Ю.Коротецкий
72. Эксперт №9, 7-13 марта 2005 «Декларация взаимозависимости», А.Кокшаров
73. Эксперт №12, 28 марта – 3 апреля 2005, «Мы здесь по дешевке все скупаем!» А.Шмаров, «В ожидании спроса», В.Башун
74. Эксперт №13, 4-10 апреля 2005 «Транзит по-русски»
75. Эксперт №15 18-24 апреля 2005 «Настройщик в бархатных перчатках», «Наука антизатратной логики», Д.Денисова
76. Эксперт №19 23-29 мая 2005, «Реальная Россия». Т.Гурова
77. Эксперт №21, 6-12 июня 2005, «Возвращение из черной дыры», О Рубан, «Ледовый поход питерских корабелов», А.Мансилья-Круз
78. Эксперт №22, 13-19 июня 2005, «Сеть спросит строго», А.Виньков
79. Эксперт №24, 27 июня – 3 июля, 2005, «Освоение Восточной Сибири»
80. Эксперт №25, 4-10 июля 2005, «Дайте законы, а деньги мы подтащим», А.Хазбиев
81. Эксперт №26, 2005, «Новая тягловая сила»
82. Эксперт №33, 5-11 сентября, 2005 «Перевооружить немедленно», О Рубан, «Журавль в море», Е.Денисенко
83. Эксперт №35, 19-25 сентября 2005 «Пакт Путина-Шредера», О.Власова

84. Эксперт №36, 19-25 сентября 2005, «Взрослое решение», А.Виньков
85. Эксперт №38, 10-16 октября 2005, «Хотим как больше», И.Рубанов, «Эксперт-400» - Транспорт, «Бизнес-идея развития», А.Белоусов
86. Эксперт №39, 17-23 октября, 2005, «Капитализм с китайским лицом», Н.Архангельская, «Не жить с протянутой рукой», Д.Гришанков, «Она будет дорожать», В.Арутюнов, «Оторвавшийся атом» И.Имамутдинов
87. Эксперт №41 31 октября – 6 ноября 2005 «Рост вопреки» А.Ивантер
88. Эксперт №42, 7-13 ноября 2005 «Shell заставят экономить»
89. Эксперт №43 14-20 ноября 2005 «Русский берег нас больше не манит», «Массовое, гибкое и интернациональное», «Нефтедобыча как освоение луны», А.Кокшаров, «Положение обязывает» Н.Дядик
90. Эксперт №44 21-27 ноября 2005, «На Восток!», А.Хазбиев
91. Эксперт №45, 28 ноября-4 декабря 2005, «Наша мировая задача», «Вернуть лидерство»
92. Эксперт № 46, 5-11 декабря 2005, «По бензину плакать будем», А.Виньков, «Дело ЮКОСа» - показательный процесс или плата за ошибки?», А.Голубович, «Братья по разуму» В.Краснова, «Индийские перспективы России» А.Володин
93. Эксперт № 47 12-18 декабря 2005, «Технология рекапитализации» С.Чернышов, «Уроки собственной истории» М.Галушкина
94. Эксперт №47, 12-18 декабря 2005 «Полярный парадокс», Е.Денисенко, «Перекресток больших дорог» Е.Денисенко
95. Эксперт №246 27 июня-3 июля 2005 «Потеряем время – потеряем Сибирь» (номер?)
96. Эксперт № 1-2, 16-22 января 2006, Мы гарантируем, что вы вернетесь живыми», Т.Гурова, «До больших дел надо дорасти», Д.Сиваков, «Задать тренды», М.Галушкина
97. Эксперт №4 30 января-5 февраля 2006, «Годный, необученный (Издание 2-е)», П.Бочков
98. Эксперт, №5, 9-15 февраля 2006 «Америка против Galileo» А.Бадов
99. Эксперт №8, 27 февраля-5 марта 2006 г. «У ЛУКойла выросло самое главное»
100. Эксперт №13, 3-9 апреля 2006, «Быстрый ветер», «Госинвестиции тормозят дисперсный рост», Ю.Данилов
101. Эксперт №14, 10-16 апреля 2006 «Не умеем коптить небо», «Расти на своих киловаттах»
102. Эксперт № 15, 17-23 апреля 2006, «Высота», А.Ивантер, «Капитализм для всех» П.Быков, «Патология насилия», М. Саттеруэйт, «Конвейер идеализма», А.Виньков
103. Эксперт №16, 24-30 апреля 2006 Финляндия, «Грусть и радости финской экономики», А. Волков, «Сотрудничество высокого напряжения», А. Громов, «Научно-техническая эволюция», А. Грамматчиков, «Прививка от нефtezависимости», Г.Томчин
104. Эксперт №17, 8-14 мая 2006 «Газ не для бедных», «Национальное достояние
105. Эксперт №18 15-21 мая 2006, «Великая восточная парадигма» Б.Столяров
106. Эксперт №19, 22-28 мая 2006 «Страна с горнорудным профилем», И.Рубанов
107. Эксперт №23, 19-25 июня 2006 «Кластер без головы», Н.Демидов, «Колея глубока», В.Цукер, «Юговосточная карта России»
108. Эксперт №24, 26 июня – 2 июля 2006 «Америка нам больше не друг», «К родным берегам», И.Калининченко
109. Эксперт №29 14-20 августа 2006 «Рэнд ждет нового витка НТР», Политология «Полезный национализм»
110. Эксперт №31, 28 августа – 3 сентября 2006, «Ликвидность, которой не ждали», Т.Гурова
111. Эксперт №32, 4-10 сентября 2006г, «Последний шанс корабелов», А.Зайко, Неадекватное спокойствие»
112. Эксперт №33, 11-17 сентября 2006, «Сбитый прицел», Ю.Данилов
113. Эксперт №34, 18-24 сентября 2006, «В России пока рискованный инвестиционный климат», В.Крупчак, «На силу нужно отвечать силой», М.Рубченко, «Лавина дешевых денег», «Всего лишь коррекция?», А.Кокшаров
114. Эксперт №35, 19-25 сентября 2006, «Болезнь левизны» Е. Шохина
115. Эксперт №36 2-8 октября 2006 «Заложники дешевых денег»
116. Эксперт №37 9-15 октября 2006, «Тенденции крупного бизнеса», Судостроение, «На кого наедет русский экспресс», А.Виньков
117. Эксперт №38, 16-22 октября 2006 «Неудачный реверанс»
118. Эксперт №39, 23-29 октября 2006, «Бесполезный ветер»
119. Эксперт №40, 30 октября – 5 ноября, 2006 «Прости, Россия, и прощай
120. Эксперт № 41 6-12 ноября, 2006, «Новая Антарктида», С.Чернышов
121. Эксперт №42 13-19 ноября 2006, «Вагончик тронулся», Д.Кабалинский, 65-е место по уровню жизни, «Неудачное отключение», А.Бадов
122. Эксперт №43, 20-26 ноября 2006, «Национализация будущего», В.Сурков, «Входной билет в Hi-Tech», П. Грудницкий, «Расчетливость по скандинавски», А. Волков, «Жизнь на углеводородах», С. Рогинский
123. Эксперт № 44, 27 ноября – 3 декабря 2006, «Цейтнот»Л.Калянина
124. Эксперт №45, 4-10 декабря 2006 «Политика пока мешает экономике» А.Федоров

125. Эксперт № 46, 11-17 декабря 2006 «Топливо-энергетический комплекс», И.Рубанов, «Внутреннее развитие через глобальную экспансию», А.Кокшаров, «обманчивая простота» В.Цукер
126. Эксперт Казахстан №12, 27 марта – 2 апреля, 2006
127. Эксперт Урал, №14 10-16 апреля 2006 «Ресурсы переоценены»
128. Эксперт-Урал, №36, 2006 «Дашь стране угля», О.Цилина
129. Эксперт-Урал, №38, 16-22 октября 2006 «Железное правило магистрали», «Инвестиционные проекты Урало-Западносибирского региона»

Другие материалы:

130. Доклад Всемирного Банка об экономике России (апрель 2006г.)
131. Информация по результатам рассмотрения обращений граждан, поступивших на портал «Яндекс» в ходе Интернет-конференции с Президентом РФ, 6.07.2006г.
132. Материалы Коллегии Департамента транспорта и связи Архангельской области 29.11.2006
133. Проект «Polar Puzzle», 2003
134. The Results of the Inquiry: “The opinions of the Russian territories concerning expediency of the railway link Salla-Kandalaksha rehabilitation», ADC.Ltd, 2004
135. Результаты проекта Tacis Bistro «Усовершенствование дорожно-транспортных потоков в Екатеринбурге и Свердловской области, 2004-2005»
136. Решение № 1692/96/ЕС Европейского Парламента и Совета Европейского Союза, нацеленное на обеспечение стабильного функционирования общего рынка, усиление экономической и социальной интеграции ЕС посредством интеграции всех видов транспорта в единую систему Транс-Европейские Сети (TENS- Trans-European Networks) на территории всех государств-членов ЕС.
137. Транспортный диалог Россия-ЕС, Общие принципы, цели и структура диалога Россия-ЕС в сфере транспорта и инфраструктуры, октябрь 2005г
138. “Networks for Peace and Development” Report from High Level Group chaired by Loyola de Palacio, November 2005
139. Strategy and action plan for the Barents Region until 2010, INTERREG IIIБ, 2006
140. EUREGIO KARELIA 2000+ «Границы, культурное окружение и развивающиеся транспортные сообщения

Другие журналы:

141. Журнал «Политика и Финансы», ст. «Товарищество на вере», «Между шансами результатом», В. Андрианов, д.э.н, профессор МГУ. №2. Мурманск, Ассоциация независимых журналистов Севера, 2001
142. «Российская Федерация сегодня» общественно-политический журнал федерального собрания – парламента РФ, №20. октябрь 2004г. Тема номера: Север: поднимем или потеряем?, статья «Трассе нужен инвестор»
143. РЖД Партнер-Порт №3 2006, «Оборот растет: в чью пользу?», «Обеспечить беспрепятственный пропуск», «Дорога в Поднебесную», «Экспорт транспортных услуг: начали за здоровье...», «Опасения в нечестной игре беспочвенны», «Риски – дело благородное?», «Работа на опережение»
144. Журнал РЖД-Партнер, №9 2006, «Экспорт транспортных услуг: начали за здоровье», К.Холопов
145. Журнал «Транспорт в российской Федерации», №4 2006, «К стратегии развития транспорта», Н.В. Табаков
146. Журнал «Заполярный регион», декабрь 2006, «Заполярный Н-Мар»
147. Архангельский бизнес-журнал, №19 октябрь 2006 «Вагонные сборы» Е.Ленц
148. «Бизнес-класс», «Богатства газового тролля» №26, 10-16 июля 2006
149. Морской бизнес Северо-Запада №5, 2006, «Мурманский регион», «Пункты пропуска»

Различные газеты:

150. Газета «Деловая среда», 11.08.2004 «Транспортный комплекс Роснефти. Сегодня и завтра»
151. Лесные новости №22, 11 ноября 2005 «Киотский протокол в Архангельске»
152. Правда Севера 15.12.2005г Обозерская-Архангельск, электрификация откладывается, но грузооборот растет
153. "Правда Севера", 23.06.2006
154. The New York Times, 11.09.2006 «Индия ожжет выиграть соревнование с Китаем», «Где готовят социально ответственных бизнесменов»

Издания:

155. «Грани глобализации», Горбачев-Фонд, Альпина Паблишер, Москва, 2003
156. «Россия в «Северном измерении», В.А. Шлямин, Издательство Петрозаводского государственного университета, 2002г
157. “Politics in the European Union” S.George, I Vache, Oxford, 2001
158. “Out of the Crisis”, E.Deming, Oxford, 1986

159. «Пространство доктора Деминга», Г.Нив, 2005

160. Emerging Clusters of the Northern Dimension” Competitive Analysis of Northwest Russia – A Preliminary Study/ G.Dudarev, H. Hernesniemi, P. Filippov, Helsinki, 2002

Сайты:

161. www.barentsobserver.com «Газа всем не хватит», Поморская зона», «Новая Норвежская стратегия в отношении Крайнего Севера», «Баренц Airlink»
162. www.barentsinfo.org/stbr/ Barents Railway Network. Case Studies, Interreg IIB, Barents Railway Network. Needs Study, 2005,
163. www.b-port.com, 5 июля 2006, Увеличение объема перевалки нефти через терминал Белокаменка
164. www.business-class.su/news, деловая газета «Business-class», 18.09.2006 «Без Архангельска дороги не будет», «Пермский край будет защищать проект «Белкомур» от притязаний екатеринбургских властей»
165. www.delrus.cec.eu.int/ru/news Стратегия ЕС и России в области энергетики, пресс релиз, речь А.Пиебалгса, Комиссара ЕС по энергетике
166. www.dfid.gov.uk Strategy for Russian Federation, 2001-2005, DFID – Department for International Development, Great Britain,
167. www.dvinainform.ru/news Сайт информационного агентства «Двина –информ», 1.08.2006, «Белкомур»: продвижение проекта на федеральном уровне
168. www.energieforum.ru Закон «Об энергосбережении», федеральная программа «Энергоэффективная Россия», программа Энергосбережения Минобразования РФ
169. www.energy-efficiency.ru Международный центр энергоэффективности на Европейском Севере России в рамках Программы «Энергосбережение Минобразования РФ»
170. www.express.kirov.ru/news - Сайт «Экспресс-новости»
171. www.loglink.ru Инфопортал «Новости логистики»
172. www.expert.ru Сайт Эксперт – on line, «Активные финны», Е.Шохина, «Кристаллизация индустрии» П.Фишер, «Канал в тысячу озер» Ф.Есипович
173. www.freight.ru – информационно аналитический журнал «Речные порты европейской части России»
174. www.norvegia.ru Официальный веб–сайт Норвегии в России, Пресс-релиз Министерства нефти и энергетики Норвегии № 74/06 от 14.06.2006
175. www.oilru.com – Сайт «Нефтяное обозрение»
176. www.raexpert.ru/researches/railway1 «Состояние основных фондов и инвестиции ОАО РЖД»
177. www.raexpert.ru/thematic/shortregions/regions/2005 – Рейтинг инвестиционной привлекательности регионов, 2004-2005
178. www.rian.ru сайт Агентства РИА-новости, 26.12.2006 «ГЛОНАСС догоняет GPS по количеству спутников»
179. www.rosbaltnord.ru – Сайт информационного агентства Росбалт Север
180. www.sakhalinenergy.ru, Сайт проекта Сахалин-2
181. www.seanews.ru - сайт информационного аналитического агентства SeaNews
182. www.nwtelecom.ru – официальный сайт ОАО Северо-Западный Телеком
183. www.megafonnw.ru – официальный сайт Северо-Западного филиала ОАО «МегаФон»
184. www.mts.ru – официальный сайт ОАО «Мобильные ТелеСистемы»
185. www.beeline.ru – официальный сайт ОАО «ВымпелКом»
186. www.aeroflot-nord.ru – официальный сайт авиакомпании Аэрофлот-Норд.

2. ПЕРЕЧЕНЬ ТАБЛИЦ

№ Таблицы	Наименование	Стр.
1	Концепция экономических циклов	4
2	Глобальные явления и мировые тенденции, определяющие транспортную деятельность	5
3	Сравнение концепций транспортной оси и транспортного коридора и определение статуса Северного транспортного коридора	8
4	Распространение эффекта от развития транспортных проектов	9
5	Группы территорий, на которые оказывает влияние Северный транспортный коридор	16
6	Интегрированные рейтинги доверия иностранных инвесторов к России	19
7	Группы макрофакторов, используемые при подготовке инвестиционного рейтинга CalPERS	19
8	Фундаментальные ограничения для развития российской экономики, препятствующие повышению инвестиционной привлекательности	21
9	Ожидаемый вклад властей в развитие национального бизнеса	22
10	Сектора, формирующие функциональную структуру современной российской экономики	24

11	Сценарий развития событий на ближайший период с учетом зависимости между факторами прироста ВВП и приростом экспорта сырья	25
12	Бизнес-идея для поддержания экономического роста в России	26
13	Роста спроса на инвестиции в экономике России, 2003-2005гг	26
14	Слагаемые российского дефицита электроэнергии, факты, риски и направления выхода из кризиса	27
15	Источники притока денег в Россию и прогнозы	31
16	Инвестиционный застой в российской тяжелой индустрии в 2005-2006г и его причины	31
17	Возможные отрасли функционирования государственных корпораций (ГК)	33
18	Факторы, позволяющие прогнозировать приток инвестиций в российскую экономику	34
19	Численность населения макрорегионов Евразийского континента, связанных торговыми отношениями на направлении Европа-Азия	35
20	Документы, координирующие развитие транспорта на территории ЕС, между ЕС и РФ и на территории РФ	36
21	Цели и приоритетные направления Российской транспортной стратегии до 2020г	36
22	Северные страны - распределение общего потенциала по площади, населению, ВВП на душу населения, %, 2004г.	40
23	СЗФО – распределение общего потенциала по площади, населению, ВВП на душу населения, %, 2004	42
24	СЗФО: Основные предпосылки и препятствия для развития трансграничного бизнеса с Северными странами	42
25	Потенциальные выгоды для российских территорий СЗФО и Северных стран от развития трансграничной транспортной инфраструктуры	43
26	Параметры бюджетов северных территорий СЗФО, находящихся в зоне влияния Северного коридора, млн. руб., 2006г.	46
27	Общие характеристики, присущие всем территориям, входящим в состав Баренц Региона и положенные в основу Стратегии Баренц Региона	48
28	Потенциальные выгоды для российских территорий от партнерства с Северными странами	51
29	Сравнение некоторых социально-экономических показателей территорий, расположенных в зоне влияния Северного транспортного коридора	58
30	Соотношение показателей российских территорий относительно показателей Северных стран	59
31	Характеристика перспектив развития транспортной инфраструктуры территорий Урала, находящихся в зоне влияния Северного Коридора	61
32	Планы развития транзитной инфраструктуры Красноярского края и Иркутской области	64
33	Характеристики стран Азиатско-Тихоокеанского Региона и их взаимоотношений с Россией	67
34	Варианты транспортных маршрутов, связывающих Европу и Азию	72
35	Сопутствующие национальные задачи, решению которых содействует развитие транспортной связи Европа – Азия	73
36	Проблемы, препятствующие привлечению транзитных грузопотоков на маршрут Европа-Азия через российскую инфраструктуру	74
37	Нерешенные проблемы федерального масштаба, препятствующие реализации планов развития логистических услуг	76
38	Преимущества и недостатки контейнеров	78
39	Российские транспортные потребности двух типов	79
40	Сравнительный анализ тарифов на перевозку контейнеров из Кореи в Европу по Транссибу и по альтернативному морскому маршруту	80
41	Тенденции и прогнозы, оказывающие влияние на развитие морского транспорта	83
42	Стратегии ряда ведущих мировых и российских судоходных компаний	84
43	Стратегии ряда ведущих мировых и российских судоходных компаний	86
44	Морской транспортный флот российских пароходств, 2004	86
45	Причины определяющего влияния военного фактора в российском судостроении	87
46	Сравнение конкурентоспособности портов стран Балтии и России	91
47	Характеристики коридора Харбин - порт Восточный – порт Пусан	94
48	Классы складов и требования	96
49	Морские порты Баренцевой Евро-Арктической Транспортной Зоны, расположенные в зоне влияния Северного транспортного коридора	99
50	Структура грузовых железнодорожных сообщений, млн. т.	102
51	Этапы преобразования на железнодорожном транспорте и их результаты	103
52	Состояние активов ОАО РЖД	105
53	Сравнение основных физических и финансовых показателей деятельности российских и американских железных дорог в пересчете на единицу подвижного состава, километр пробега и перевезенную тонну груза, 2003г.	106
54	Причины низкого уровня контейнеризации грузопотоков на железнодорожном транспорте	109
55	Основные ограничения и отсутствующие связи на железнодорожном направлении Северного коридора на территории Баренц Региона	111

56	Необходимые работы по развитию инфраструктуры «Баренц-Линк» с учетом кратко-, средне- и долгосрочных перспектив	114
57	Сравнение эффекта и ожидаемых результатов от проектов «Белкомур» и «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла»	116
58	Два варианта решения нарастающих проблем дефицита моторного топлива в России	118
59	Причины роста мировых цен на нефть в долгосрочной перспективе	120
60	Развитие рынка грузовых автодорожных перевозок на Северо-Западе России	121
61	Направления, включаемые в программы развития автодорожного грузового транспорта как компонента регионального ТЛК	123
62	Сравнительные конкурентные преимущества автодорожного транспорта по сравнению с железнодорожным	125
63	Мурманская область: Участки автодорог, имеющие связь с автодорожным направлением Северного транспортного коридора	127
64	Республика Карелия: Участки автодорог, формирующие автодорожное направление Северного транспортного коридора	128
65	Архангельская область: Участки автодорог, формирующие артериальное направление Коридора	129
66	Республика Коми: Участки автодорог, формирующие артериальное направление Коридора и коллекторные дороги	131
67	Типы пунктов пропуска, их состояние и предлагаемые направления для повышения производительности границ	133
68	Динамика роста грузопотоков через пункты пропуска на карельском участке границы	135
69	Пропуск грузов, транспортных средств и физических лиц через пункты пропуска на территории Республики Карелия, 2004–2005	136
70	Характеристики флота и инфраструктуры внутренних водных путей, препятствующие росту объемов перевозок	137
71	Параметры некоторых проектов по строительству нефте- и газопроводов, 2005-2011гг.	140
72	Состояние дел и перспективы развития основных аэропортов на российской стороне Баренц Региона	146
73	Число происшествий и численность пострадавших в происшествиях с подвижным составом в РФ	152
74	Число происшествий и численность пострадавших в происшествиях с подвижным составом в РФ	152
75	Величины негативных внешних транспортных факторов в ЕС и РФ, % от ВВП	152
76	Выбросы в атмосферу загрязняющих веществ различными видами транспорта в Архангельской области в 2004г.	155
77	Баланс спроса и предложения на углеводороды на мировом рынке	164
78	Технологические особенности и характеристики добычи и транспортировки углеводородов	166
79	Сравнение тенденций, характеризующих состояние российской высшей школы с тенденциями, имеющими место в других странах	169
80	Механизмы регулирования экспортно-импортных операций на международном рынке	171
81	Оценки экспортных преимуществ и недостатков российского высшего образования	173
82	Необходимые условия для рыночного продвижения инноваций	175
83	Условия для успешного применения децентрализованной открытой модели управления инновационным бизнесом	175
84	Различия между российскими и зарубежными технопарками	178
85	Результаты опроса руководителей успешных компаний С-Петербурга (проект «Менеджмент в С-Петербурге», 2003-2006гг)	179
86	Экономические и финансовые критерии реализации инфраструктурных проектов	183
87	Социальная стратификация в России, 2004г.	190
88	Демографическая ситуация в СЗФО и прогноз, тыс.чел	191

3. ПЕРЕЧЕНЬ СХЕМ И ИСТОЧНИКИ

№ Схем	Наименование	Источник	Стр.
1	Транснациональные оси, обеспечивающие международные торговые связи Европейского Союза с третьими странами и регионами	“Networks for Peace and Development” Report from High Level Group chaired by Loyola de Palacio, November 2005	8
2	Трансконтинентальный коридор Америка-Северная Европа-Ю-В. Азия	Проект N.E.W	10
3	Северный автодорожный коридор России	УРАЛГИПРОДОРНИИ	13
4	Морские порты Баренц Региона, формирующие логистическую платформу Баренц Региона и начало Северного транспортного коридора	Проект «Устойчивый транспорт в Баренц Регионе» (STBR)	14
5	Существующая железнодорожная сеть Баренц Региона	Проект «Устойчивый транспорт в Баренц Регионе» (STBR)	14
6	Существующая автодорожная сеть Баренц Региона	Проект «Устойчивый транспорт в Баренц Регионе» (STBR)	15
7	Проекты освоения Восточной Сибири и Дальнего Востока	Журнал «Эксперт»	66
8	Северный морской путь	Презентация «О развитии Мурманского транспортного узла» на	90

		Конференции «Транспорт и международный транзит», С-Петербург, 27.09.2006г.	
9	Характеристика уровня электрификации железнодорожных сообщений Баренц Региона	Проект «Устойчивый транспорт в Баренц Регионе» (STBR)	115
10	Характеристика пропускной способности железных дорог в Баренц Регионе	Проект «Устойчивый транспорт в Баренц Регионе» (STBR)	115
11	Перспектива железнодорожного маршрута «Баренц Линк» после включения в полноценную работу участка Ледмозеро-Кочкома и реализации проекта «Белкомур»	Проект «Устойчивый транспорт в Баренц Регионе» (STBR)	116
12	Схема основных автодорог Мурманской области	Мурманскавтодор	128
13	Республика Карелия: Схема основных автодорог	Буклет «Республика Карелия», Министерство международных связей, 2000	129
14	Архангельская область: Схема размещения артериальных и коллекторных автодорожных связей в зоне тяготения Коридора	Архангельскавтодор	130
15	Республика Коми: Схема размещения артериальных и коллекторных автодорожных связей в зоне тяготения Коридора	Дорожный комитет республики Коми	132
16	Автодорожные пункты пропуска на границе Россия-Финляндия	Проект «Устойчивый транспорт в Баренц Регионе» (STBR)	135
17	Схема магистралны трубопроводов ОАО «Транснефть»	Презентация «О развитии Мурманского транспортного узла» на конференции «Транспорт и международный транзит», С-Петербург, 27.09.2006г.	144
18	Схема авиамаршрутов в Баренц Регионе	Проект «Устойчивый транспорт в Баренц Регионе» (STBR)	147
19	СЗФО: Зона покрытия мобильной связью в СЗФО	Сайт ОАО «Мегафон»	149

Рабочая группа благодарит все организации, внесшие вклад в подготовку данного издания, выражая особую благодарность за сотрудничество:

Департаменту промышленности и транспорта Администрации Мурманской области
Управлению «Мурманскавтодор»
Министерству экономического развития Республики Карелия
Министерству строительства Республики Карелия
Региональному бюро поддержки программы Tasis г. Петрозаводска
Департаменту транспорта и связи Администрации Архангельской области
Архангельскому областному центру энергоэффективности
Региональному бюро поддержки программы Tasis г. Архангельска
ОГУ Дорожное агентство «Архангельскавтодор»
ГИБДД по г. Архангельску
Дорожному комитету Республики Коми
Комитету по транспорту администрации г.Екатеринбурга
Некоммерческому партнерству по повышению безопасности дорожного движения «Зеленая волна»
ОАО «Мобильные ТелеСистемы» (МТС), г.Архангельск
ОАО «Мегафон», г. Архангельск

Контактные данные Рабочей группы:

+7 818 2 65 59 21
+7 921 936 96 20
e-mail: adc.ltd@mail.ru

Joint Authority of Kainuu Region
Kauppakatu 1
FIN – 87100
Kajaani
www.kainuu.fi
tel. +358 8 321 4000



Транспортная инфраструктура Баренц Региона

