

# Приоритетные задачи развития транспортного комплекса Северо-Запада на период до 2030 года

**Р. М. ГУРКОВ**, управляющий вице-президент МОО «Межотраслевой Союз транспортников и предпринимателей», заслуженный работник транспорта РФ, действительный член Российской Академии транспорта и Международной академии транспорта, руководитель экспертов Координационного совета по приграничному сотрудничеству полпреда Президента РФ в СЗФО.



**Состояние транспортной инфраструктуры вызывает серьезную озабоченность руководства страны. Так, в своем послании Федеральному Собранию Российской Федерации президент России отмечал: «Плохое состояние наших дорог, а порой и само их отсутствие, является серьезным тормозом для развития. Ежегодная сумма экономических потерь оценивается более чем в 3 процента ВВП, а автомобильных... населения России почти в 2,5 раза ниже, чем в развитых зарубежных странах». В свете сказанного особое значение приобретает транспортный комплекс Северо-Западного региона России, обладающий рядом принципиальных особенностей, по сравнению с другими регионами Российской Федерации.**

2 мая 2007 года в Мурманске на совместном заседании президиума Государственного совета и Морской коллегии при Правительстве России, посвященном развитию инфраструктуры морского транспорта в Российской Федерации, В. В. Путин отметил необходимость незамедлительного принятия комплекса мер по развитию морских портов, расположенных на Балтике и на трассах Северного морского пути, подчеркнув при этом, что приоритетом является укрепление мощностей тех портов, которые входят в систему транспортных коридоров, что позволит значительно увеличить транзитный потенциал страны.

Говорилось также о том, что нужна доработка действующей федеральной целевой программы по модернизации транспортной системы и разработка новой федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы Российской Федерации на 2010–2015 годы».

Северо-Западный регион, состоящий из 11 субъектов Российской Федерации, вносит существенный вклад в экономику, торговлю, социальную сферу и другие направления развития страны. Единственный в Федерации, он располагает всеми шестью видами транспорта и граничит со странами — членами ЕС и НАТО.

Через Северо-Запад проходят три Международных транспортных коридора (Восток-Запад, Север-Юг и Север-Юг), которые обеспечивают 40% экспортно-импортных перевозок страны.

Северные территориальные субъекты СЗФО расположены в Арктической зоне, в недрах и в шельфе которой находятся богатейшие запасы ископаемых нефти, природного газа, металлов и др., составляющие основу природных богатств страны.

Отечественные и западноевропейские эксперты видят следующие основные тенденции в развитии транспорта на ближайшее время:

- глобализация мировой экономики и децентрализация национальной порождают необходимость выделить для собственной экономики наиболее эффективные направления деятельности;
- залогом успешного вхождения в мировую экономику становится наличие развитой и устойчиво функционирующей транспортной (коммуникационной) структуры, позволяющее снизить транспортную составляющую в цене товара;
- в условиях развивающейся высокими темпами экономики нужно использовать новейшие логистические технологии;
- значение требований промышленной экологии существенно выросло за последние годы.

Поэтому дальнейшее изложение опирается на темы послания Президента,

посвященные транспорту и его инфраструктуре, и на необходимость дать временные и стоимостные оценки реализации отдельных направлений и строительства объектов.

## Железнодорожный транспорт

Стратегический интерес Санкт-Петербурга, Ленинградской области и Северо-Запада в вопросах развития железнодорожного транспорта заключается в обеспечении потребностей действующих и строящихся портовых комплексов в Финском заливе и создании железнодорожных подходов к ним.

Приоритетными являются следующие крупные инвестиционные проекты:

- вынос грузового движения на участок Ручьи — Лосево — Каменогорск — Выборг с целью разделения скоростного пассажирского и грузового движения и обеспечения доставки грузов к портам Высоцк, Приморск и Выборг; а также к пограничным переходам Бусловская и Светогорск;
- строительство и развитие инфраструктуры Октябрьской железной дороги для обслуживания терминала светлых нефтепродуктов нефтяной компании ЛУКОЙЛ в порту Высоцк;
- строительство предпортовой станции Лужская для обслуживания торгового порта Усть-Луга в Лужской губе, транзитно-выставочного парка «Северный» и железнодорожного парка «Южный»;
- комплексная реконструкция участка Мга — Гатчина — Веймарн — Ивангород и железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива;
- организация высокоскоростного движения на линии Москва — Санкт-Петербург;
- проект организации скоростного пассажирского движения на участке Санкт-Петербург—Бусловская, который является продолжением предыдущего.

В третьем квартале 2008 года начнется регулярное движение скоростных пассажирских поездов на участке Санкт-Петербург — Хельсинки. Время в пути сократится до 3 часов. Объем перевозок пассажиров скоростными поездами на данном направлении к 2010 году достигнет 500 тыс. человек. Общее количество скоростных поездов составит 4 пары в сутки.

Наибольшие перспективы в развитии транспортного комплекса Архангельской области в настоящее время связаны со строительством железной дороги Карпогоры — Вендинга. Целью этого инвестиционного проекта, стоимостью 350 млн. долларов, является строительство железной дороги, напрямую связывающей республику Коми с морскими портами Архангельска и Мурманска. Дальнейшее развитие проекта позволит создать железнодорожное сообщение с регионами Урала, Сибири, Средней Азии, Казахстана и северо-восточными областями России. Общая протяженность транспортной магистрали составляет 230 километров. Срок окупаемости проекта — 6–9 лет после начала эксплуатации.

В связи с активизацией деятельности нефтегазодобывающих компаний, ростом добычи углеводородного сырья в последние годы стал ощущаться недостаток пропускных способностей железнодорожного транспорта. Так, для обеспечения растущего уровня добычи углеводородов на Ямале в период до 2010 года необходимо предусмотреть завоз грузов для обустройства месторождений, а также частичный вывоз жидких углеводородов и продукции нефтеперерабатывающей промышленности общим объемом более 40 млн. т. в год. Кроме того, требуется доставлять и отправлять обратно вахтовые бригады общей численностью 20–30 тыс. человек в месяц. При этом доля грузов, перевозимых железной дорогой, напрямую будет зависеть от активности предприятий отрасли.

### Порты Северо-Западного федерального округа

В послании Президента прямо указывается на необходимость разработки и принятия инвестиционных программ развития российских портов, прежде всего в такой программе нуждается Большой морской порт Санкт-Петербурга, который исторически занимает важнейшее географическое положение, являясь связующим звеном восточных, южных и северо-западных регионов России со странами Европы и Америки. С развитием международных

транспортных коридоров «Восток-Запад» и «Север-Юг» он органично превратился в крупный мировой транспортный узел. Именно это обстоятельство определяет необходимость выработки четкого представления о потенциальных возможностях его развития на обозримую и отдаленную перспективу.

В период 1998–2006 гг. на Северо-Западе морскими портами России, стран Балтии и Финляндии ежегодно перегружалось 89,5–156,1 млн. т. российских внешнеторговых грузов. Из них в портах Балтийского бассейна — 81,3–132,9 млн. т. Рост годового объема перевалки в Большом морском порту Санкт-Петербург за этот период вырос более чем в 2 раза (в среднем по 2,7 млн. т. в год). Это свидетельствует о росте привлекательности порта и укреплении его позиций в транспортной системе России и на международном рынке транспортных услуг.

Если положить в основу прогноза данный темп роста, в следующем году грузооборот составит 103 млн. т. Если же ориентироваться на мировой (6,6% в год) — 179 млн. т.

Анализ ситуации позволяет утверждать — порт не готов к такому росту экономики ни организационно, ни технически. К сожалению, это характерно для всех портов Северо-Запада.

По-разному протекает развитие двух новых портов на российской Балтике: многофункционального морского торгового порта Усть-Луга и нефтеналивного морского порта Приморск.

Здесь отчетливо обозначились все проблемы нашего портового хозяйства. Прежде всего, это инвестирование и дальнейшее распределение собственности в рамках ГЧП.

Право собственности на те или иные объекты в портах, как морских, так и речных, по нашему мнению, должно формироваться по простому правилу: «Кто профинансировал создание того либо другого объекта портовой инфраструктуры, тому этот объект и принадлежит». Подобный подход доступен, прозрачен, понятен всем, и иностранным инвесторам в том числе. Разницу в результатах строительства и последующей эксплуатации портов Усть-Луга и Приморск необходимо искать именно в этом направлении.

Портовая деятельность невозможна без организации железнодорожных и автомобильных подходов. В случае с портами Усть-Луга и Приморск ситуация близка к катастрофической. В порту Приморск отсутствует подъездная

автомобильная дорога, по которой должен в случае необходимости следовать специальный автотранспорт, также нет технологических дорог с твердым покрытием в необходимых объемах.

В порту Усть-Луга положение еще хуже. Автомобильные дороги в этом районе Ленинградской области имеют слабое развитие и совершенно не приспособлены для организации полноразмерного автомобильного движения, тем более для крупномасштабного использования автотранспорта РО-РО и контейнеровозов.

Отдельно надо сказать о состоянии железнодорожных подходов. Следует признать, что большое развитие получила железнодорожная сеть в самом порту. С другой стороны, пропускная возможность неэлектрифицированной одноколейной железнодорожной ветки Веймарн — Котлы абсолютно не соответствует заявленному грузообороту порта к 2010 году. Не хочется делать прогнозы, но при подобных темпах обустройства железнодорожных подходов, эксплуатация контейнерного терминала, нефтяного терминала и комплекса по перегрузке серы, то есть половины портовых мощностей, становится весьма проблематичной.

Требуется обратить внимание на исполнение российской стороной «Плана действий по Балтийскому морю» по линии Хельсинской комиссии. К сожалению, российская сторона не проявляет в данном случае необходимого рвения и энтузиазма. Нельзя, с нашей точки зрения, отдавать инициативу странам ЕС, хотя они в абсолютном большинстве, так как в результате, можно получить весьма неблагоприятные для России результаты, которые, в свою очередь, выльются в необоснованные ограничения для деятельности российских портов, и прежде всего крупнейших — Приморска и Усть-Луги.

Выступая перед Федеральным собранием в апреле этого года, Президент Путин обратил особое внимание на строительство портов. Особенно это относится к развитию северных портов — Мурманска и Архангельска. Не развивая их, невозможно будет осваивать ни арктические месторождения, ни Северный морской путь, а впоследствии шельф и прибрежные территории Восточной Сибири с их гигантскими запасами полезных ископаемых.

Пользуясь случаем, хотел бы обратить внимание на идею строительства нового глубоководного района морского торгового порта Архангельск. Географическое положение страны принуж-

дает развивать порты в северных и арктических районах, что действительно дорого и сложно. Но при этом не надо забывать о том, что практически вся металлургическая промышленность Финляндии и Швеции сосредоточена на севере Ботнического залива Балтийского моря, на тех же широтах и примерно с теми климатическими условиями, как и в Архангельске. Принципиальное отличие — наличие в необходимом количестве там и практически отсутствие здесь ледокольного флота.

Строительство нового портового района позволит на самом деле дать выход с Уральского региона посредством железнодорожной магистрали Белкомур (Белое море — Коми — Урал) через Пермский край и Коми в Европу. Стоит посмотреть и дальше. Открывается путь в Казахстан, страну-союзник с быстро и эффективно развивающейся экономикой, в Китай и Японию.

По строительству портов на российском Севере требуется незамедлительное решение о привлечении средств Инвестиционного фонда, причем приниматься оно должно на самом высоком уровне, потому что уж очень много и явных и скрытых недоброжелателей имеют проекты подобного рода.

### Северный морской путь

Северный морской путь является уникальным ресурсом национальной экономики Российской Федерации. В соответствии с Федеральным законом «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации» он определяется как «исторически сложившаяся национальная единая транспортная коммуникация Российской Федерации в Арктике».

Крупнейшим перспективным направлением для будущего освоения нефтегазовой промышленностью является континентальный шельф страны. Основной объем ресурсов (приблизительно 66,5%) приходится на шельфы Баренцева и Карского морей.

Роль морского транспорта в освоении нефтегазовых месторождений в Арктике с каждым годом возрастает, поскольку он является единственным видом транспорта, обеспечивающим обустройство шельфов Тимано-Печорского и Приразломного нефтяных месторождений, а также Штокмановского и Ямальских газоконденсатных месторождений.

Строить планы пуска Приразломного и Штокмановского месторождений хотя бы без создания аварийно-спаса-

тельного флота специально оборудованного для работы в арктических условиях — опасно. Осваивать громадные территории партизанскими методами, опираясь лишь на согласие и интерес местных властей и желание скорейшего, в течение жизни одного поколения, получения умопомрачительной прибыли, может привести к непредсказуемым последствиям и в экономике, и в экологии.

В соответствии с Энергетической стратегией России на период до 2020 года, а также проектом Программы комплексного освоения ресурсов углеводородного сырья Северо-западного региона России на период до 2020 года прогнозируется значительный рост перевозок в западном районе Арктики. В частности, к 2015 г. ожидается рост морского экспорта углеводородов до 40 млн. т.

В настоящее время через северные порты западного региона России (Мурманск, Архангельск, Витино), нефтяные терминалы Обской губы, Варандейского месторождения осуществляется перевалка около 40 млн. т. грузов в год. Около половины этого объема (19 млн. т) составляют нефтяные грузы, из которых 16 млн. т экспортируется.

Обеспечение национальных интересов Российской Федерации в отношении Северного морского пути является одной из приоритетных задач национальной морской политики.

Для достижения намеченных целей необходимо обеспечить бюджетное финансирование атомного ледокольного флота начиная с 2008 года. Общая потребность в субсидиях на содержание и использование судов атомного ледокольного флота, других судов с ядерными энергетическими установками и судов атомного технологического обслуживания, включая расходы на создание единого производственно-технологического комплекса для управления, эксплуатации, ремонта и технического обслуживания атомного ледокольного флота, составляет 3,0 млрд. рублей в год.

### Внутренние водные пути

Нельзя обойти такой важный вопрос, как проблема внутренних водных путей, тем более что основной региональный транспортный узел находится именно здесь.

Стратегия развития предусматривает использование евроазиатских транспортных коридоров, в том числе Волго-Балтийского водного пути, канала Волго-

Дон. Однако хочу заметить, что данные гидротехнические объекты требуют немедленной реконструкции и модернизации. К сожалению, по многим признакам, проблема решается из рук вон плохо, так как открыть внутренние водные пути (ВВП) для заходов зарубежных судов к 2010 году, как было заявлено на переговорах с ВТО, не представляется возможным. Существует также «Невская проблема», назовем ее так условно, связанная с необходимостью снижения грузовой нагрузки на речную артерию. Мы утверждаем, что река исчерпала свои возможности по грузовому судоходству, а при учете лавинообразного роста пассажирских перевозок положение только усугубляется. Приплюсовав сюда открытие ВВП для зарубежных судов, получаем коллапс на реке.

Предлагается рассмотреть и принять отдельное решение по созданию обходного пути и принять его требуется безотлагательно. Подобный подход требуется к проблемам и на канале Волго-Дон, учитывая заявленную в Стратегии позицию по организации прямого судоходства в направлении Северная Европа — страны Каспийского региона.

### Дорожное хозяйство, автомобильный и городской пассажирский транспорт

Дорожная составляющая транспортного комплекса Северо-Западного федерального округа должна обеспечить решение следующих основных задач:

- перевозка грузов по автомобильным дорогам, входящим в систему транспортных коридоров округа (для увеличения транзитного потенциала страны);
  - обеспечение автомобильного доступа населения к местам проживания и работы;
  - интенсификация внутривидовых связей между субъектами округа, а также вовлечение в хозяйственную деятельность ранее неосвоенных территорий и месторождений природных ресурсов;
  - развитие малого предпринимательства, в т. ч. в сфере транспортных услуг, создание условий для развития среднего класса.
- В целях реализации вышеуказанных задач, с нашей точки зрения, целесообразно развитие дорожного хозяйства по двум основным направлениям:
- реформа органов управления дорожным хозяйством в округе;



● дальнейшее развитие сети автомобильных дорог Северо-Западного региона.

Одним из элементов в реформе управления дорожным хозяйством округа может явиться создание филиала ОАО «Российские автомобильные дороги», который сможет осуществлять функции по управлению строительством и эксплуатации новых и существующих автомобильных дорог округа (с учетом ныне существующего разделения автодорог на федеральные, территориальные и муниципальные).

Для дальнейшего развития сети автомобильных дорог округа, которое должно обеспечить реализацию 4-х вышеуказанных задач, возможно целесообразно (помимо приоритетных транспортных проектов Северо-Запада) рассмотреть вопрос о строительстве следующих автомобильных дорог:

- 2-я кольцевая автомобильная дорога вокруг Санкт-Петербурга, начало которой будет в порту г. Приморска, а окончание в порту Усть-Луги;
- Мурманск — Москва на участке Петрозаводск — Волочек;
- Вельск — Котлас — Сыктывкар;
- Архангельск — Пинега — Печора;
- муниципальных автомобильных дорог, обеспечивающих доступ населения к местам проживания и работы.

### Гражданская авиация

Как считает Президент РФ на федеральном уровне должны оставаться только самые значительные аэропорты, остальные следует передать в собственность регионов Российской Федерации. Правительству даны указания рассмотреть вопрос о принятии специальной программы развития аэропортовой сети.

В свете этого мы могли бы разработать и обосновать общие методологические подходы к развитию региональной аэропортовой сети в целом и Северо-Запада, в частности, включив в данную работу механизм обоснования целесообразности приватизации аэропортовых терминалов и концессию аэропортовой инфраструктуры.

Главные цели развития объектов наземной инфраструктуры видятся в ликвидации существующих диспропорций, поэтапном комплексном развитии сети аэропортов округа, обеспечивающей эффективное транспортное обслуживание и удовлетворение спроса населения и хозяйствующих субъектов в авиaperевозках, необходимом уровне безопасности функционирования гражданской авиации, оптимизации количества аэропортов, совершенствовании системы управления имуществом,

находящемся в Федеральной собственности.

Развитие информационной структуры рынка авиационных перевозок должно осуществляться посредством внедрения новых технологий, создания единого информационного пространства на отечественном и зарубежном авиатранспортных рынках, а также разработки и внедрения единой системы бронирования и продажи комбинированных перевозок (прежде всего, с железнодорожным транспортом).

Но основной аспект проблемы заключается в обосновании и определении региональных хабов.

Важнейшими мероприятиями подпрограммы «Гражданская авиация» для Северо-Западного федерального округа является реконструкция взлетно-посадочных полос, рулежных дорожек, аэровокзалных и грузовых комплексов, замена светосигнального оборудования в аэропортах Пулково (Санкт-Петербург), Калининград, Мурманск, Архангельск, Воркута, строительство комплекса нового аэропорта Сыктывкар-2. Все это обеспечивается инвестициями из Федерального бюджета, но не в полном объеме.



Перспективным направлением развития воздушного транспорта является Выборгский транспортный узел, самыми крупными грузоформирующими и грузопоглощающими предприятиями являются порты Приморск, Высоцк, Выборг. Их функционирование оказывает решающее влияние на объемы грузовой работы других видов транспорта, главным образом, железнодорожного и автомобильного, обеспечивающих в сумме более 80 % объемов перевалки портовых комплексов.

Особо отмечу, что с каждым годом возрастает роль воздушного транспорта в освоении арктических нефтегазовых месторождений. В связи с этим нам предстоит активно развивать арктическую транспортную систему и принимать меры для сохранения экологического баланса в этом регионе (мы знаем, насколько уязвима здесь природа), в целом — решать задачи обеспечения стратегических интересов России в Арктике.

### Логистическое обеспечение транспорта

В настоящее время, в соответствии с процессами, происходящими в мире, роль транспортно-логистической системы Северо-Западного федерального округа и его столицы — Санкт-Петербурга становится все более значимой. Это связано с тем, что кластер транспортно-логистических услуг является решающим фактором, определяющим динамику социально-экономического развития, конкурентоспособность и инвестиционную привлекательность

регионов, возможности для расширения коммерческой, финансовой и культурной деятельности.

В то же время в развитии транспорта и логистики на Северо-Западе имеется значительное количество проблем:

- недостаточное развитие транспортной инфраструктуры;
  - отсутствие должной координации между различными видами транспорта;
  - отсутствие мониторинга состояния развития логистики в регионах,
  - несоответствие качества и объемов услуг по перевозке грузов требованиям международных стандартов;
  - медленное внедрение современных складских технологий;
  - недостаточное применение современных информационных технологий,
- что препятствует созданию единого информационного пространства рынка транспортно-логистических услуг.

Все это приводит к тому, что:

- скорость обработки грузов и товародвижения в европейских портах почти в 2 раза выше, чем в российских;
- конечная доля транспортных расходов в цене товаров в Европе составляет 12–15 %, в России доходит до 40%–50 %,
- в СЗФО напрямую (с прохождением всех процедур таможенной очистки) поступает только около 4 % от продаваемых китайских товаров,
- около 60 % российских экспортно-импортных автомобильных перевозок осуществляется зарубежными перевозчиками.

В соответствии с многолетней международной практикой, одним из эф-

фективных путей расшивки «узких мест» в транспортно-логистической отрасли регионов, областей, территорий является создание и эффективная работа логистических центров.

Эффективная логистическая сеть может формировать основу для осуществления внешнеэкономической деятельности, включая предприятия малого и среднего бизнеса, вплоть до водителей — владельцев грузовиков. Таким образом, организация сети не является самоцелью или прекрасной идеей, но сеть может непосредственно поддерживать на должном уровне эффективность экономики и производительность индивидуальных логистических центров.

В Европе уже создан ряд логистических центров, которые в настоящее время выполняют функции сети. Общие стратегические задачи логистических центров это:

- создать реальную интеграцию разных способов транспортировки: автомобильным и железнодорожным транспортом, по внутренним водным путям и по морю (и в лучшем случае — по воздуху);
- извлечь экономическую выгоду из внутренней кооперации и кооперации с другими логистическими центрами;
- осуществить концентрацию грузоперевозок, обеспечив основу для создания эффективных международных транспортных звеньев;
- создать развитую инфраструктуру для транспортного сектора;
- активизировать часть постоянного капитала транспортных предприятий.

Таким образом, для действенного логистического обеспечения Северо-Западного федерального округа прежде всего необходим интегрирующий виртуальный логистический центр. Необходимо определить, каким критериям должен соответствовать этот центр, и какие приоритетные задачи он должен решать.

### Международное сотрудничество

Говоря о развитии северных портов, освоении Арктики и прибрежных территорий Восточной Сибири, нельзя не упомянуть о проекте «Баренц Линк» — «Белкомур» как об инструменте создания общего экономического пространства на Севере Европы.

В мае 2007 года группа специалистов по транспортному комплексу Северо-Запада и Пермского края и другие работали на форуме в Финляндии (г. Каяни), где конструктивно рассматривались вопросы приграничного сотрудничества России с Северными странами и пути их развития. Отмечались последовательность и настойчивость специалистов в стремлении доказать европейской общественности — политикам, чиновникам и бизнес-сообществу — одну идею: Архангельский коридор — Нордлинк, с выходом на Транссиб — одна из реальных и весьма важных предпосылок создания новой, более эффективной логистической схемы как в рамках Баренцева региона, так и в целом в северной части пространства Евросоюза-Россия. Наряду с этим отмечалось: «Белкомур» поддержан Президентом РФ и Правительством России, одобрен Ассоциациями экономического взаимодействия Северо-Запада и Уральского региона России. Проект получил международное признание со стороны Российско-Финляндской межправительственной комиссии по экономическому сотрудничеству. «Белкомур», органично вписавшийся в проект «Баренц Линк», Союзом железнодорожников Европы включен в трансконтинентальный грузовой коридор смешанных сообщений «N.E.W. — коридор».

В 1 квартале 2007 года Правительства Республики Коми, Пермского края и Архангельской области приняли решение о разработке Концепции Комплексного проекта развития промышленного производства (промышленных узлов) Республики Коми, Пермского края, и Архангельской области с учетом развития транспортной инфраструктуры, на основе строительства железнодорожной магистрали Архангельск —

Сыктывкар — Пермь и нового глубоководного района Архангельского порта.

Комплексный проект готовится к презентации в июне этого года на XII Петербургском Международном экономическом форуме, подана заявка в Министрство экономического развития и торговли России на выделение для его реализации средств из Инвестиционного фонда Российской Федерации.

Специалисты и чиновники считают, что необходимо проект «Баренц Линк» по транспорту и логистике включить в политику «Северного измерения ЕС».

Как известно, в 2007 г. при полпредстве Президента РФ в СЗФО был создан Координационный Совет по приграничному сотрудничеству (далее — Совет), в составе которого для проведения единой научно-технической и социально-экономической политики в приграничных субъектах РФ, расположенных в СЗФО, были созданы экспертные группы по важнейшим направлениям (энергоресурсы, транспорт, экология, логистика и другие).

Совет уже провел ряд мероприятий, одно из которых — международная Конференция «Приграничное сотрудничество: Российская Федерация, Европейский союз и Норвегия» (октябрь 2007 г.) в Калининграде, в работе которой были подготовлены и обсуждены документы, связанные с запуском программ приграничного сотрудничества Европейского инструмента, соседства и партнерства 2007–2013 гг., свои программы предложили участникам финансовые институты и организации, работающие на территории стран региона «Северное измерение».

На конференции наряду с другими был проведен «крулый стол»: «Транспорт и логистика в приграничном сотрудничестве», одним из руководителей которого был ваш покорный слуга.

Намечается Советом также проведение Первого Международного форума «Северное измерение — Российская Федерация, Европейский союз, Норвегия, Исландия» в Санкт-Петербурге в мае 2007 г. Став совместной политикой России, Европейского союза, Норвегии и Исландии, получив поддержку основных региональных организаций и международных финансовых институтов, «Северное измерение» вышло на новый уровень своего развития и способно стать основой регионального сотрудничества. Подготавливаемая программа конференции охватывает широкий круг проблем и вопросов, состав участников весьма представительен, и это дает основание рассчитывать на успех.

В связи с принятием Плана действий по Балтийскому морю (ПДБМ) по линии Хельсинской комиссии (ХЕЛКОМ) России, которая является одним из авторов ПДБМ, предстоит работа по разработке Программы действий по его реализации.

Необходимо быть готовым, что в рамках «Дни Балтийского моря», которые пройдут в Санкт-Петербурге в марте текущего года, данная Программа будет предметом тщательного обсуждения.

В приведенных мероприятиях Совета члены нашего Союза совместно с экспертной группой по транспорту, экспедированию и логистике Совета (ЭКС ППП) принимают активное участие в их подготовке и реализации. Но это как бы основные мероприятия, а есть значительный комплекс работ в программах Союза и ЭКС ППП, в т. ч. и международного сотрудничества, по мере проработки которых отдельные из них могут значительно превзойти основные.

### Безопасность транспортных средств, перевозки пассажиров и грузов

Особенности транспортного комплекса (ТК) как сложной организационно-технической системы, позволили сформулировать составляющие безопасности, характерные для ТК:

- конструктивная безопасность ТС;
- безопасность движения ТС;
- безопасность сохранности объектов транспортировки;
- безопасность управления ТК и обслуживания ТС.

Каждая из этих составляющих имеет свои специфические особенности и требует отдельного рассмотрения в рамках оценки безопасности ТК.

Конструктивная безопасность ТС характеризуется безопасностью корпусных конструкций, энергетической установки, систем и оборудования, систем обработки информации и управления. Этот факт уже характеризует низкую конструктивную безопасность из-за изношенности транспортных средств и несоответствия современным требованиям всех составляющих транспортного комплекса.

Эта составляющая безопасности транспортного комплекса определяется в основном на стадии разработки и производства транспортных средств и его оборудования и определяется мероприятиями проектного характера, повышающими их безопасность.

Безопасность движения представляет собой интегральное понятие, а как объ-



ект рассмотрения является существенной составляющей в общей безопасности ТК.

Безопасность движения ТС характеризуется:

- безопасностью маршрута движения (коммуникаций),
- безопасностью объекта транспортировки,
- безопасностью внешних воздействий на маршруте движения (время движения, метеорологические условия, состояние пути следования, количество транспортных средств на маршруте движения и т. д.),
- безопасностью трудовых ресурсов (персонала транспортных средств).

Маршрут движения определяется экологической безопасностью объектов транспортировки, условиями внешней обстановки и сроками доставки объектов транспортировки, а безопасность его характеризуется оснащением информационными средствами состояния коммуникаций и их качеством.

Безопасность объекта транспортировки зависит от его вида и соответственно мер, принимаемых на ТС для его защиты от несанкционированного доступа, особенно если это экологически опасный объект, и, как следствие, возможной аварийной или катастрофической ситуации. Поэтому транспорт, перевозящий опасные грузы является предпочтительным для террористических актов.

Безопасность внешних воздействий на маршруте движения определяется внешними природными влияниями, воздействиями других ТС и их количеством на маршруте движения, которые являются случайными и могут прогнозироваться с какой-то вероятностью.

Безопасность трудовых ресурсов определяется состоянием персонала ТС, компании и его знаниями по управлению ТС на маршруте движения. Она характеризуется наличием соответствующей политики транспортных компаний по обеспечению персонала требуемой квалификации, проведению его тренировок по предотвращению аварийных ситуаций и оснащенностью тренировочными средствами. Персонал транспортного средства — это сложный комплекс психологических возможностей, профессиональной подготовки и квалификации, а также его социальных характеристик.

Безопасность объектов транспортировки в местах их дислокации характеризуется следующими составляющими:

- противопожарной безопасностью мест дислокации объектов транспортировки,
- безопасностью охраны объектов транспортировки от несанкционированного доступа и террористических действий,
- безопасностью условий размещения объектов транспортировки.

Потери объектов перемещения от условий хранения могут быть в определенных условиях не только значительными, но и катастрофическими, особенно в случае возникновения пожара. Поэтому размещение объектов транспортировки требует высокой квалификации обслуживающего персонала и применения систем информационной поддержки, в значительной степени упрощающих данную задачу и позволяющих снизить квалификацию персонала.

Безопасность условий размещения объектов перемещения определяют

сохранность груза в месте его хранения или перевалки и комфортные условия для пассажиров в ожидании ТС.

Безопасность управления транспортными средствами ТК определяется:

- безопасностью организационной структуры управления,
- безопасностью технических средств, обеспечивающих техническое обслуживание (ТО),
- безопасностью технических средств, обеспечивающих управление ТК,
- безопасностью персонала.

Организационная структура управления должна обеспечивать высокую оперативность, надежность и полноту контроля за ходом транспортировки; четкую работу всех подразделений в бесперебойном транспортном процессе и их правильную соподчиненность. В связи с ростом сложности транспортного процесса, существующая структура управления на транспорте не обеспечивает получения и переработки полной, достоверной информации о действительном состоянии транспорта на местах. Использование современных компьютерных технологий позволяет разрабатывать решения оперативных задач по обеспечению безопасности движения и передавать персоналу ТС.

### Экологическая безопасность

В современных условиях развития как транспорта, так и транспортной инфраструктуры, необходимо учитывать влияние этих факторов на состояние окружающей природной среды. В Северо-Западном федеральном округе основную часть обеспечивающего транспорта составляют морские транспортные средства, загрязнение от которых негативно влияет на состояние акватории Балтийского моря. Принимая во внимание экологическое состояние Балтийского моря как наиболее интенсивного района судоходства в Мировом океане, раздел, касающийся охраны морской среды региона Балтийского моря, необходимо включить в разработку Транспортной стратегии СЗФО.

В разделе «Международное сотрудничество» уже был упомянут План действий по Балтийскому морю (ПДБМ) и Программа действий по его реализации.

Транспортная политика России строится в соответствии с базовыми принципами устойчивого развития. Удовлетворение транспортных потребностей не вступает в противоречие с приоритетами охраны окружающей среды и здоровья, не нарушает интересов будущих поколений.

Реализация указанных принципов предполагает следующее:

- решения в области развития транспортной системы и регулирования транспортной деятельности оцениваются как с точки зрения экономической эффективности, так и с точки зрения безопасности и воздействия транспорта на окружающую среду, причем все указанные критерии являются равноценными;

- общество и государство должны стремиться к разумному сокращению транспортных потребностей, не нарушая при этом прав на свободу перемещения и торговли. Идеальным результатом является более медленный рост объемов транспортной деятельности по сравнению с ростом ВВП;

- приоритетность интересов общества в целом над интересами отдельных групп, в том числе — профессиональных;

- органы власти, юридические лица и граждане должны принимать оптимальные с точки зрения экологии решения в области развития транспортной системы. При принятии управленческих решений в сфере транспорта необходимо осуществлять оценку воздействия на окружающую среду, в том числе — стоимостную, и проводить экологическую экспертизу проектов в соответствии с нормами законодательства по охране окружающей среды;

- в рамках реализации принципа «загрязнитель платит» производитель транспортной услуги должен полностью оплачивать негативные экологические последствия, связанные с ее предоставлением — от потребления ресурсов до утилизации транспортных средств и отходов транспортной деятельности;

- в регулировании конкурентных отношений между различными видами транспорта, реализуется принцип поэтапного переключения грузо- и пассажиропотоков на экологически чистые виды транспорта;

- в налоговой политике в перспективе возможно перенесение акцента с обложения производства и реализации транспортных услуг на обложение потребления производителями транспортных услуг топливно-энергетических ресурсов;

- усилия по комплексному решению проблем транспортного планирования, повышения безопасности и снижения негативного воздействия транспорта на окружающую среду концентрируются, прежде всего, применительно к крупнейшим городам, курортным зонам и

территориям, прилегающим к международным транспортным коридорам для последующего распространения применения наиболее успешных решений в этой области.

### Заключение

Важнейшее геополитическое значение Северо-Запада для транспортного комплекса России, в том числе для развития системы МТК, привело к острой необходимости выработать такую стратегию развития, которую можно было бы впоследствии с минимальными издержками тиражировать на другие регионы.

Поэтому ИПТ РАН, РАТ, Союз транспортников и предпринимателей и Ассоциация «Северо-Запад» считают необходимым разработать Региональную стратегию развития транспортного комплекса Северо-Запада на период до 2030 г. в рамках принятой стратегии развития транспорта России с разработкой приоритетных задач и с последующей привязкой их с минимальными издержками по стоимости и срокам на другие регионы страны.

Необходимо также разработать и принять инвестиционные программы развития российских портов, прежде всего в такой программе нуждается Большой морской порт Санкт-Петербурга. По строительству портов на российском Севере требуется незамедлительное принятие решения о привлечении средств Инвестиционного фонда, причем решение должно приниматься на самом высоком уровне, потому что существует очень много и явных, и скрытых недоброжелателей этого проекта.

Решить вопросы с правом собственности на те или иные объекты в портах, как морских, так и речных, исходя из подхода, который был бы доступен, прозрачен и понятен всем, и иностранным инвесторам в том числе.

Решить вопросы организации железнодорожных и автомобильных подходов к портам, без которых невозможна нормальная, конкурентно способная их эксплуатация.

Следует обратить внимание на исполнение российской стороной Плана действий по Балтийскому морю по линии Хельсинской комиссии. ПДБМ утвержден, и задачи России, которая является одним из авторов, — разработать четкую Программу действий по реализации наших разделов плана, да и ПДБМ в целом.

Обеспечение национальных интересов Российской Федерации в отношении Северного морского пути является

одной из приоритетных задач национальной морской политики. Для достижения намеченных целей необходима реализация следующих программных мероприятий:

- Разработать федеральную целевую программу «Восстановление и развитие Северного морского пути», обеспечить бюджетное финансирование содержания атомного ледокольного флота начиная с 2008 года, разработать и утвердить Правительством РФ План строительства в 2008–2022 гг. ледоколов нового поколения.

- Предусмотреть мероприятия по защите интересов российских судовладельцев и портов в перевозке не менее 50 % и перевалке до 100 % стратегических экспортных грузов.

- Разработать комплекс мер по повышению конкурентоспособности северо-западных портов России, в том числе ускорить создание особых портовых экономических зон с льготным налогово-обложением в портах Мурманск, Усть-Луга, Санкт-Петербург, Калининград.

- Для действенного логистического обеспечения Северо-Западному Федеральному Округу необходима организация интегрирующего виртуального логистического центра. Необходимо определить, каким критериям должен соответствовать этот центр и какие основные приоритетные задачи он должен решать.

- При разработке концепции развития транспортной отрасли в форме ФЦП, необходимо выделить в самостоятельную подпрограмму вопросы кадровой обеспеченности отрасли.

- Применительно ко всем формам творческой и практической деятельности в области транспорта наиболее целесообразно, чтобы Единый экспертно-координационный совет (далее — Совет) по рассмотрению результатов творческой деятельности тендерных документов, проектов и других документов был создан при ИПТ РАН и Российской академии транспорта на первом этапе.

Совет должен иметь структурную организацию, в основу которой должен быть положен региональный принцип по принятому в России региональному делению.

Есть, безусловно, и другие серьезные мероприятия, которые включены в программу работ нашего Союза и ЭКС ППП на 2008 и последующие годы. Над их разработкой трудятся научно-технические коллективы, бизнес-сообщество и практики Северо-Запада. О результатах по мере реализации будет общено общественности.