

Совет Федерации  
Федерального Собрания Российской Федерации

ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ  
В ИННОВАЦИОННОМ РАЗВИТИИ  
ЭКОНОМИКИ РЕГИОНОВ

Материалы  
международной научно-практической конференции

*16 апреля 2009 года*

ИЗДАНИЕ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ



# Программа конференции

**Цель конференции** — развитие и укрепление партнерских отношений между участниками рынка транспортно-логистических услуг на основе нормативно-правового и методического обеспечения развития инфраструктуры транспортного коридора "Запад — Восток"

## **Концепция конференции**

На основе партнерских отношений:

- **рассмотреть** механизмы взаимодействия федеральных органов государственной власти и органов государственной власти субъектов Российской Федерации по нормативно-правовому обеспечению сотрудничества организаций различных форм собственности в условиях финансово-экономического кризиса;
- **обсудить** приоритетные бизнес-проекты развития инфраструктуры на основе мультимодальных перевозочных и логистических систем с учетом внедрения современных технологий, новой транспортной техники российского и иностранного производства;
- **предложить** органам государственной власти Российской Федерации и бизнес-организациям пути взаимодействия, направленного на развитие транспортного потенциала Российской Федерации в условиях финансово-экономического кризиса с целью создания предпосылок экономического развития территорий.

## **Задачи конференции:**

- **инициировать** разносторонний обмен мнениями между государственными, общественными и коммерческими организациями, владельцами объектов инфраструктуры, участниками мультимодальных перевозок по вопросам развития международного транспортного коридора (МТК) "Запад — Восток";
- **привлечь** к дискуссии руководителей федеральных органов государственной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, бизнес-сообщества, научных и образовательных учреждений для выработки практических действий по координации и мотивации сотрудничества по вопросам развития экономики и инфраструктуры транспортных коридоров, проходящих по территории России;
- **повысить** уровень информированности общественности о проблемах и механизмах решения инфраструктурных проблем МТК.

## **Ключевые темы конференции:**

- транспортный коридор "Запад — Восток": стратегия развития партнерских отношений;
- роль транспортных коридоров в повышении эффективности и гармонизации регионов России, развитии транзитного потенциала России;
- инвестиционная политика развития транспортной инфраструктуры регионов, расположенных на транспортном коридоре "Запад — Восток";
- приоритетные бизнес-проекты развития транспортной инфраструктуры, мультимодальных перевозочных и логистических систем;
- механизмы интеграции российской и иностранной транспортных систем на примере функционирования транспортного коридора "Запад — Восток".

На конференции планируется проведение пленарного заседания и двух сессий:

*пленарное заседание* на тему "Партнерство на транспортных коридорах: проблемы и тенденции";

*сессия 1.* "Приоритеты развития инфраструктуры на транспортном коридоре "Запад — Восток": финансирование и управление".

*сессия 2.* "Приоритетные инвестиционные проекты, направленные на конкурентоспособность регионов и бизнес-организаций: технологии и механизмы".

# Выступления участников конференции

**Н.И. Рыжков,**  
*председатель Комиссии Совета Федерации  
по естественным монополиям*

## Вступительное слово

Уважаемый Сергей Михайлович, уважаемый Игорь Евгеньевич, уважаемые участники конференции!

Сегодня Комиссия Совета Федерации по естественным монополиям и Международный конгресс промышленников и предпринимателей проводят международную научно-практическую конференцию на тему "Транспортные коридоры в инновационном развитии экономики регионов".

Цель данной конференции — рассмотреть ключевые вопросы обеспечения законодательной поддержки, объединения усилий государства и бизнеса, направленных на реализацию транспортного потенциала России и социально-экономическое развитие регионов на транспортном коридоре "Запад — Восток".

На данном магистральном направлении, связывающем Санкт-Петербург и Владивосток, расположено 25 субъектов Российской Федерации, которые обеспечивают более 60 процентов российского валового внутреннего продукта. Здесь расположены основные промышленные предприятия страны и обеспечивается более 55 процентов грузовых и пассажирских перевозок.

Мы собрались в нелегкое для страны время, и одной из главных проблем, которые нам предстоит решить в условиях финансово-экономического кризиса, является проблема структурной перестройки экономики. Убежден, что с кризисом мы справимся, и сегодня можно заложить основы новой экономики, которая сложится после кризиса.

Нам нужна новая экономическая политика, способная обеспечить конкурентоспособность наших товаров на мировых рынках на основе высокой производительности труда, внедрение современных технологий, эффективность бизнес-процессов, обеспечивающие новые рабочие места для наших граждан, профессиональную подготовку и переподготовку кадров.

Целью новой экономической политики должно стать инновационное развитие регионов. Немаловажную роль в деле структурной перестройки экономики страны должна сыграть ее транспортная составляющая.

Конференция, которую мы проводим, на наш взгляд, должна: обсудить и рассмотреть механизмы взаимодействия федеральных органов государственной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации по нормативно-правовому обеспечению развития транспорта, сотрудничества организаций различных форм собственности в условиях финансово-экономического кризиса на транспортном коридоре "Запад — Восток," или Евроазиатском транспортном коридоре;

выделить в условиях ограниченных финансовых ресурсов и поставить под контроль приоритетные бизнес-проекты развития инфраструктуры на магистральном направлении "Запад — Восток";

предложить органам государственной власти Российской Федерации и бизнес-организациям пути взаимодействия, направленного на развитие транспортного потенциала Российской Федерации в условиях финансово-экономического кризиса с целью создания предпосылок экономического развития территории.

Нам хотелось бы, чтобы дискуссия по развитию транспортного коридора, в зоне которого расположены ведущие регионы нашей страны, нашла продолжение в новой эконо-

мической политике по структурной перестройке. Экономические субъекты, расположенные на данном транспортном коридоре, стали бы своеобразным полигоном для апробации новых бизнес-процессов, а механизмы модернизации транспортной логистической инфраструктуры позволили бы реализовать новые достижения нашей реальной экономики.

**С.М. Миронов,**  
*Председатель Совета Федерации  
Федерального Собрания Российской Федерации*

## **Гармонизация законодательной базы по развитию экономики регионов на Евроазиатском транспортном коридоре**

Уважаемый Николай Иванович, уважаемый Игорь Евгеньевич, уважаемые коллеги! Считаю, что тема сегодняшней конференции чрезвычайно важна для России.

Совсем недавно Президент нашей страны Дмитрий Анатольевич Медведев сказал, что, несмотря на сложный период кризиса, мы не вправе отказываться от стратегических проектов, нацеленных на повышение конкурентоспособности российской экономики, на преодоление кризиса, рост национального богатства, доходов наших граждан. Думаю, эти мысли Президента абсолютно точно отражают современную ситуацию и сложность тех задач, которые стоят перед нами. Кризисы приходят и уходят, а стратегические цели развития России остаются.

В мае прошлого года Правительством Российской Федерации утверждена Федеральная целевая программа "Развитие транспортной системы Российской Федерации". Другим важным документом стала Стратегия развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 года. Особое внимание в этих документах уделено улучшению транспортной обеспеченности и стимулированию роста экономики Сибирского и Дальневосточного федеральных округов. Строительство здесь мощной транспортной системы обеспечит промышленную, сырьевую и транспортную безопасность этих территорий, даст возможность создать сбалансированную на инновационной основе экономику восточных областей нашей страны, позволит сформировать необходимые транспортно-промышленные пояса. Это также даст возможность сгладить демографическую асимметрию европейской и азиатской частей нашей страны, укрепит целостность нашей экономики, повысит транзитную привлекательность экспорта транспортных услуг. Важно, чтобы в реализации этих проектов были заинтересованы сами регионы, причем как руководство, так и население.

Географическое положение нашего государства уникально. Невольно на память приходят замечательные слова нашего выдающегося ученого-химика Дмитрия Ивановича Менделеева, который в последние годы своей жизни уделил очень много внимания государственному строительству современной экономики. Менделеев писал так: "Страна-то ведь наша особая, стоящая между молотом Европы и наковальней Азии. России назначено сгладить тысячелетие розни Азии и Европы и слить два разных мира". Это сказано более 100 лет назад, и, по-моему, сказано замечательно.

Использование геополитических преимуществ России тем более важно сейчас, когда не только российская, но и вся мировая экономика находится под гнетом глобального финансово-экономического кризиса. В этих условиях мы вынуждены более тщательно и взвешенно подходить к вопросам реализации проектов инновационного развития регионов, в том числе (а может быть, прежде всего) на Востоке, где проложены важные российские транзитные коммуникации.

Реализовать уникальный ресурс России как крупной страны-транзитера можно лишь в том случае, если четко осознавать значение основных транспортных потоков как для российской, так и для мировой экономики. Международный транзит как своеобразная форма экспорта транспортных услуг имеет особое значение для нашей страны, занимающей значительную часть Евразийского материка.

Уважаемые коллеги! Для экономики России, развития ее восточных регионов огромное значение имеет Транссибирская магистраль. Это создало руководство России еще 100 лет назад, начиная строить Транссиб. Магистраль позволила не только связать российские порты на Балтике и Дальнем Востоке, но и вдохнуть новую жизнь в отдаленные регионы. Сегодня мы называем этот транспортный коридор главной широтной артерией нашей страны. Достаточно сказать, что Транссибирская магистраль — самая протяженная в мире железная дорога.

Технические возможности Транссиба позволяют перевозить до 100 млн. тонн груза в год, в том числе более 200 тысяч контейнеров международного транзита из стран Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу и Центральную Азию. Используя Транссиб, мы имеем возможность более чем в два раза сократить время следования грузов на пути между Востоком и Европой. Одним словом, значение этой магистрали трудно переоценить.

Однако сегодня, к сожалению, транзитный потенциал этой мощной электрифицированной железнодорожной магистрали используется не полностью, хотя очевидно, что максимальное вовлечение национальной транспортной системы в мировую систему перевозки грузов даст дополнительный импульс решению экономических и социальных проблем целого ряда российских регионов. Это прежде всего создание новых инновационных производств и рабочих мест, что особенно важно в условиях кризиса и снижения темпов экономического роста. Нам необходимо привлечь инвестиции, в том числе зарубежные, в модернизацию существующих транспортных транзитных коммуникаций.

Интерес к развитию Транссиба есть и у соседних с Россией государств. Япония, например, неоднократно выражала заинтересованность в увеличении в несколько раз своих транзитных перевозок по Транссибу. При этом ряд крупных японских промышленных компаний и консорциумов заявляли о готовности инвестировать не только в магистраль, но и в развитие российских регионов, через которые она проходит.

Внимание многих стран Азиатско-Тихоокеанского региона привлекают особые экономические зоны и богатые ресурсами области Восточной Сибири и Дальнего Востока. Одним словом, интерес к развитию транспортной магистрали, ее инфраструктуры есть у многих потенциальных инвесторов. Сдерживает наших зарубежных партнеров, как они сами говорят, отсутствие на российском рынке конкуренции между крупными транспортно-логистическими компаниями.

Ясно, что в скорейшем решении этих вопросов активное участие должны принимать и государство, и частный бизнес. Без развития конкурентной среды, создания современной логистической инфраструктуры, а также без решения вопросов упрощения таможенных процедур мы не сможем привлечь международный транзит в наши транспортные коридоры.

Я хотел бы подчеркнуть особое значение формирования юридической базы для работы всех заинтересованных сторон. В последнее время предпринимаются попытки фактически исключить нашу страну из транзитного процесса. Здесь можно назвать Трансазиатскую магистраль, северное звено которой проходит через Китай и Казахстан, а южное звено — через Центральную Азию, Иран, Турцию и идет в Европу. И конечно, коридор "Транссека", соединяющий Центральную Азию с Европой через Закавказье. Эти коридоры в известной мере являются конкурентами как Транссибу, так и коридору "Север — Юг", поэтому у нас нет иного выхода, кроме как создавать такие условия перевозок по российским транзитным магистралям, которые успешно конкурировали бы с другими транспортными коммуникациями между Европой и Азией.

При этом мы должны максимально использовать важнейшее преимущество российских транспортных коридоров перед другими путями — это единое правовое, административное, экономическое, таможенное пространство Российской Федерации. Эта магистраль идет по территории одного государства — России. Одним словом, потенциал в этом направлении у России есть, и его, конечно же, нужно активно использовать.

Я уверен, что построение эффективной транспортной инфраструктуры является краеугольным камнем в фундаменте нашей новой инновационной экономики. И эту задачу мы должны решать безотлагательно, несмотря на сложные экономические условия.

Я полностью разделяю уверенность Председателя Правительства нашей страны Владимира Владимировича Путина, который, выступая 6 апреля в Государственной Думе, сказал: "Россия кризис преодолет. Страна, безусловно, сохранит позиции одной из крупнейших экономик мира, к тому же с большим горизонтом развития, с мощным кадровым и технологическим потенциалом".

Хочу выразить уверенность, что конференция внесет значительный вклад в поиск решения проблем развития транспортной инфраструктуры России и будет способствовать расширению наших экономических связей с другими странами.

**И.Е. Левитин,**  
*Министр транспорта Российской Федерации*

## **Развитие транспортной системы и экономический рост регионов (на примере транспортного коридора "Запад — Восток")**

Уважаемый Николай Иванович, уважаемые участники конференции, уважаемые коллеги! В 2008 году были утверждены основные документы, определяющие стратегию развития транспортной системы России до 2030 года, а также определены источники финансирования этой программы до 2015 года. Главным отличием новой стратегии стал акцент на опережающее развитие и создание точек роста в Азиатской части России, в Сибири и на Дальнем Востоке. Транспортная система России сегодня объединяет все регионы Российской Федерации в единое экономическое пространство и связывает страну с мировым сообществом, являясь материальной основой обеспечения внешнеэкономических связей России, ее интеграции в глобальную экономическую систему.

В условиях трансформации модели развития мировой экономики транспорт является инструментом реализации национальных интересов России, обеспечения достойного места страны в мировой хозяйственной системе. Повышение конкурентоспособности Российской Федерации на мировом рынке транспортных услуг возможно только при условии эффективного использования основных преимуществ транспортной системы.

Именно поэтому интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны, формирование прочной основы для успешной интеграции России в мировую транспортную систему, расширение доступа российских поставщиков транспортных услуг на зарубежные рынки, усиление роли России в формировании международной транспортной политики и превращение экспортно-транспортных услуг в один из крупнейших источников дохода страны стала одной из пяти целей Стратегии развития транспорта до 2030 года. Использование транзитного потенциала России может стать не только приоритетным в развитии транспортной системы, но и самостоятельной точкой роста экономики.

Стратегическая роль международных транспортных коридоров для России заключается в следующем:

повышение роли Российской Федерации в формировании транзитных грузо- и пассажиропотоков, связывающих Европу со странами Азиатско-Тихоокеанского региона, Ближнего и Среднего Востока, страны Азии с Северной Америкой;

формирование транспортной инфраструктуры, объединяющей российское экономическое пространство и способствующей развитию экономики регионов и диверсификации производства;

развитие межрегиональных рынков и привлечение дополнительных инвестиций в экономику северных и восточных регионов Российской Федерации.

Система международных транспортных коридоров, проходящих по территории Российской Федерации, включает в себя два евро-азиатских коридора: "Север — Юг" и "Запад — Восток", в том числе панъевропейский транспортный коридор № 2, Северный морской путь, панъевропейские коридоры 1 и 9, а также коридоры, связывающие северо-восточные провинции Китая через российские порты Приморского края с портами Азиатско-Тихоокеанского региона.

Исторически самую большую роль в развитии России играет коридор "Запад — Восток". Транспортный коридор "Запад — Восток" представляет собой альтернативу традиционному морскому пути доставки контейнеров и грузов из Юго-Восточной Азии, который идет вокруг Индии и через Суэцкий канал в Европу.

Ключевыми его элементами являются морские порты Дальнего Востока и Северо-Западного региона, обеспечивающие связь этого коридора с международными транспортными маршрутами и Транссибирской магистралью. Транссибирская магистраль проходит по территории 25 регионов, 5 федеральных округов и составляет основу российской транспортной системы, обеспечивая перевозку свыше 50 процентов экспорта России. В регионах, обслуживаемых магистралью, сосредоточено 80 процентов промышленного потенциала страны и основных природных ресурсов, включая нефть, газ, уголь, лес, руды черных и цветных металлов.

Перспектива — это универсальный коридор широтного направления, значимый не только для Европы, но способный принять на себя часть товарообмена между США и ЕЭС, США и Китаем. В полосе коридора и на подходах к нему опережающими темпами развивается автодорожная сеть, совершенствуется инфраструктура интермодальных перевозок, создана и функционирует система информационных коммуникаций, основанных на оптико-волоконных линиях связи.

Именно в рамках этого коридора сконцентрирована большая часть проектов государственно-частного партнерства, реализуемых в транспортной сфере. Это строительство платной автомобильной дороги Москва — Санкт-Петербург, организация скоростного железнодорожного сообщения Санкт-Петербург — Бусловское с продолжением до Хельсинки, строительство Кузнецовского тоннеля на Дальнем Востоке. Развитию коридора будет также способствовать создание особой экономической зоны портового типа в Советской гавани в Хабаровском крае. Это пока единственный морской порт, прошедший конкурс на создание особой экономической зоны.

Считаю, что очень важным элементом этого коридора будет также новая технология перевозки железнодорожных вагонов паромным сообщением между Россией и Германией, что даст возможность отправлять грузы с Дальнего Востока без перегрузки прямо на территорию Европы.

На темпы реализации наших планов существенное влияние оказывает в настоящее время мировой финансовый кризис. В этих условиях транспорт подвергается большему воздействию кризиса, чем промышленное производство. В целях недопущения разрушительных процессов в экономике России под влиянием кризиса Правительство Российской Федерации подготовило проект программы антикризисных мер. Важнейшим приоритетом данной программы является развитие транспортной инфраструктуры.

Программа антикризисных мер на транспорте предусматривает решение пяти задач. Первая — обеспечение доступности транспортных услуг для населения в этот период.

Вторая — обеспечение устойчивой работы организаций транспортного комплекса и сохранение квалифицированных кадров. Третья — снижение транспортных издержек реального сектора экономики. Четвертая — привлечение внебюджетных инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры. Пятая — продолжение реформирования транспортного комплекса России. В целом по деньгам в нашей программе на 2009 год около 80 млрд. рублей мы перенесли из своих программ инвестиционного характера на программу поддержки транспортного сектора России в этот период.

Несмотря на проводимую в настоящее время оптимизацию бюджетных расходов, объем бюджета 2009 года по развитию транспортной инфраструктуры вырос на 15 процентов. Это говорит о том, что Правительство избрало для себя одним из приоритетов в кризисный период развитие транспортной инфраструктуры. Данные средства будут нами направлены прежде всего на сохранение существующей инфраструктуры и надлежащее ее содержание, на завершение строительства начатых объектов и объектов, имеющих важное социальное значение, реализацию комплексных инфраструктурных проектов на условиях государственно-частного партнерства.

Этот вопрос мы обсуждали с участием Председателя Правительства Российской Федерации недавно на совещании в Санкт-Петербурге. В период кризиса государству важно определить возможности и механизмы привлечения частных инвестиций. Для решения этого вопроса создана специальная рабочая группа под руководством заместителя Председателя Правительства Сергея Борисовича Иванова, в которую войдут представители всех крупнейших наших банков, бизнеса. И мы должны определить, что надо сделать в этот период, чтобы те концессионные соглашения, которые мы заключили с бизнесом, выполнялись.

В следующем году мы начинаем реализацию новой федеральной целевой программы "Развитие транспортной системы Российской Федерации". Бюджет на 2010 год сейчас обсуждается в Правительстве Российской Федерации. В этом году мы начнем проектировать те объекты, которые мы заложили в бюджет на 2010 год. Только на проектирование объектов 2010—2011 годов в этом году мы выделили 10 млрд. рублей.

Внедрение инновационных технологий на транспорте — это ГЛОНАСС интеллектуальной системы транспорта. Наша задача — не покупать с 2010 года транспортные средства, не обеспеченные приемниками спутниково-навигационной системы GPS GLONASS. Нам необходимо оказать поддержку транспортникам в создании системы ускоренного передвижения грузов.

Мы считаем, что применение инновационных технологий на транспорте, АСУ на автомобильных дорогах и другие механизмы позволят нам выйти из кризиса с обновленными транспортными системами.

Планируя развитие транспортной отрасли, мы должны обеспечить конкурентоспособность российской экономики и высокое качество жизни населения всех российских регионов в посткризисный период. Нам необходимо согласованное развитие транспортной инфраструктуры федерального и регионального значения с учетом принципа территориального планирования.

По инициативе Министерства транспорта Правительство Российской Федерации приняло решение о том, что софинансирование строительства, ремонта и содержания дорог со стороны регионов уменьшится до 5 процентов. То есть мы инвестируем в регионы 95 процентов, а регионы — 5. По сути, федеральный бюджет оказывает поддержку регионам в этот трудный период.

Вы знаете, что Правительством принято решение о введении специальных льготных тарифов для перевозок с Дальнего Востока и на Дальний Восток. Это сделано для того, чтобы в этом транспортном коридоре не только оживить перевозку грузов, но и дать возможность населению в этот период перемещаться по территории России.

Системное развитие коридора позволит сохранить и развивать единое политическое, экономическое и оборонное пространство страны. Ни для кого не является секретом то,

что транспортная инфраструктура — это инфраструктура двойного назначения. И эти аспекты мы должны всегда учитывать при развитии транспортной инфраструктуры.

Необходимо:

расширить комплекс геостратегических задач, усилив позиции страны как транспортного моста между Европой, Азией и Америкой;

добиться концентрации и экономии ресурсов за счет сооружения объектов многоцелевого назначения;

стимулировать комплексное освоение перспективных сырьевых баз;

способствовать выравниванию социально-экономического развития регионов;

локализовать и свести к минимуму экологический ущерб, связанный с транспортной деятельностью;

осуществить согласованное развитие транспортной инфраструктуры с нашими соседями.

В заключение хотел бы отметить, что ровно 200 лет назад, в 1809 году, император Александр I учредил единый орган управления на транспорте и первый транспортный вуз. Сегодня это Санкт-Петербургский институт путей сообщения. В течение этих 200 лет формировалась транспортная инфраструктура Российской Федерации, создавались кадры. И я уверен, что за эти 200 лет транспортная отрасль пережила не один кризис и не такого масштаба, как тот, который мы переживаем сегодня. Тем не менее транспортная отрасль смогла выжить, и не только выжить, но дать возможность развиваться экономике.

Уверен, что и в этот кризисный период, и в посткризисное время транспортная отрасль будет локомотивом развития России. Спасибо.

**Ю.В. Осинцев,**  
*заместитель Министра регионального развития  
Российской Федерации*

## **Развитие субъектов Российской Федерации на транспортном коридоре "Запад — Восток" в федеральных программах регионального и территориального развития с учетом транспортной составляющей**

Уважаемые участники конференции! Очень хорошо, что эту тему мы обсуждаем в Совете Федерации, палате регионов. И, конечно, развитием регионов занимается Министерство регионального развития. Сегодня идет обсуждение проекта концепции "Стратегия развития региональной политики Российской Федерации".

Интеграция транспортной системы России в мировую транспортную систему является важной составляющей стратегии вхождения России в международную экономику. Поэтому на первый план выходит совершенствование отечественной транспортной системы и реализация масштабных транзитных возможностей России. Международный транспортный коридор "Восток — Запад" повышает внутреннюю связанность территории Российской Федерации и обеспечивает интеграцию ее экономики в глобальную экономику.

По мере развития процессов международной промышленной кооперации транспортные коридоры становятся одним из активов экономического роста национальной и региональной экономики. Это видно по процессам, которые организуют автоконцерны, которые уже действуют на территории России. Самым ярким примером является международная кооперация с целью создания гражданского самолета "СуперДжет-100".

Ключевым фактором социально-экономического развития субъектов Российской Федерации, расположенных на международном транспортном коридоре "Восток — За-

пад", является концентрация федеральной инфраструктуры, которая создает условия для реализации инновационного потенциала зон опережающего экономического развития на территории каждого субъекта Федерации, расположенного на международном транспортном коридоре "Восток — Запад". Расположение транспортных предприятий, логистических операторов и торгово-промышленных предприятий в одной зоне дают существенные преимущества при вхождении этих регионов в систему мировой технологической промышленной кооперации. Хочу отметить, что Совет Федерации и Госдума совместно работают над проектом закона об интегральных информационных системах. Это как раз то, о чем говорил Министр транспорта Российской Федерации Игорь Евгеньевич Левитин, потому что на первый план сегодня выходит информатизация всех транспортных услуг.

Особенностью регионов, расположенных на международном транспортном коридоре "Восток — Запад", является наличие развитого научного промышленного потенциала, что определяет специализацию данных субъектов Российской Федерации. Определяющими специализациями субъектов, расположенных на международном транспортном коридоре "Восток — Запад", являются химическая и нефтехимическая промышленность, металлургия, легкая, пищевая промышленность, приборостроение, электроника, медицина, производство стройматериалов, деревообработка, целлюлозно-бумажная промышленность, машиностроение, транспорт и связь.

Начнем с западного "куста" регионов Российской Федерации. Агломерация Санкт-Петербурга будет способствовать развитию высокотехнологичных импортозамещающих отраслей обрабатывающей промышленности: судостроения, автомобилестроения, приборостроения, электротехники, химии, деревообработки, пищевой отрасли. В среднесрочной перспективе производство автомобилей и автокомпонентов, биофармацевтика могут войти в число лидирующих отраслей при условии их значительной модернизации с помощью существенных инвестиций. Все перечисленные экономические специализации также получат развитие на территории Ленинградской области наряду с целлюлозно-бумажной промышленностью, переработкой сланцев и цветной металлургией.

Московская агломерация будет развиваться как крупнейший российский научно-образовательный, инновационный, административно-управленческий, культурно-исторический, финансовый центр. Ее значение как ключевого транспортного логистического узла возрастет за счет развития международных и российских магистральных транспортных коридоров, в том числе коридора "Восток — Запад", а также транспортной сети, связывающей административные центры субъектов Федерации, входящих в состав Центрального федерального округа.

Во Владимирской и Тверской областях исторически сложились условия для развития машиностроения. В Смоленской области накоплен потенциал для развития ювелирной промышленности и производства электрооборудования. Пограничное положение области дает возможность поддерживать ее развитие путем организации таможенных зон. Развитие Пермского края, Республики Удмуртии, Кировской области определяется потенциалом их традиционных отраслей: машиностроения, атомной промышленности, лесопромышленного комплекса, химии, нефтехимии. Эти базовые экономические специализации дополняются отдельными центрами черной и цветной металлургии — Пермь, Березняки, Соликамск, производства продукции для атомной энергетики — Глазов, горнодобывающей промышленности — Соликамск, Березняки, биотехнологий — Киров. Сложившиеся интеграционные связи со Свердловской областью, основой для которых выступает развитие горно-рудной индустрии, транспортного транзита с использованием международного коридора "Восток — Запад", машиностроения, а также перспективных связей с субъектами Российской Федерации, расположенными на северо-западе страны, — Коми, Архангельской областью как природоресурсной базой во многом определяет дальнейшее направление развития этих субъектов Федерации.

Наилучшие предпосылки для формирования новой экономики имеются в городах Пермь и Краснокамск, где активно развиваются машиностроение, химия, научно-образовательный комплекс, транспортно-логистический комплекс. Центрами опережающего экономического развития Республики Татарстан являются казанская агломерация с развитием авиастроения, нефтехимии, транспортно-логистическим комплексом и научно-образовательной сферой, а также восточно-промышленный узел — города Елабуга, Набережные Челны, Нижнекамск, основными секторами экономики которых являются нефтехимическая, химическая промышленность, имеющий особые перспективы автомобильный кластер.

В экономике Нижегородской области сочетаются как традиционные отрасли (все виды транспортного машиностроения, металлургия, металлообработка, транспортно-логистический узел, стекольная промышленность), так и сектора новой экономики (информационные и атомные технологии, фармацевтика, научно-образовательный комплекс, инновационные транспортные технологии). Дальнейший рост экономики региона в значительной степени будет зависеть также от сбалансированного развития транспортной инфраструктуры. Важнейшим направлением развития транспортной инфраструктуры является развитие транспортного коридора "Восток — Запад".

Инновационный вектор развития нефтегазодобычи в Тюменской области обеспечит создание высоких технологий в этой сфере на базе Тюменского инновационного центра нефти и газа.

Выделяется инновационно-промышленная зона с центрами в городах Новосибирске, Томске, Омске с дифференцированным развитием всего спектра обрабатывающих производств, включая химию, нефтехимию, машиностроение, на основе научно-образовательного потенциала, приоритеты которого составляют биогенетика и биотехнологии, медицина, фармацевтика, информационные, промышленные и ядерные технологии.

Внутренняя связанность транспортной структуры этих регионов, их интеграция в общую транспортную систему будут повышены за счет развития в первую очередь транспортного коридора "Восток — Запад".

В Красноярской агломерации наряду с развитием традиционных для нее экономических специализаций (химия, нефтехимия, тяжелое, сельскохозяйственное машиностроение, деревообработка) будут концентрироваться функции по управлению развитием и освоением территорий сопредельных регионов.

В Иркутской агломерации сосредоточены нефтепереработка, алюминиевая промышленность, авиастроение, производство стройматериалов, лесопереработка, научно-образовательная деятельность, создание информационных технологий и транспортно-логистических кластеров. Водные пути Сибири должны создавать основу для развития значительной части территорий роста Красноярской, Иркутской, Томской областей, будет формироваться система транспортных коридоров за счет усиления процесса интеграции этих систем регионов Прибайкалья с дальневосточными регионами Российской Федерации.

Опорным каркасом развития Дальневосточной агломерации являются основные транспортные коридоры в южной части округа, а также крупные городские агломерации городов Владивостока и Хабаровска, вместе с Сахалинской областью образующих единую Тихоокеанскую экономическую зону. Для Амурской области стратегическое значение приобретает также создание космодрома "Восточный", формирование кластера на базе космической деятельности с участием предприятий Хабаровского края и Амурской области, развитие лесопереработки, агропромышленного комплекса, а также создание новых промышленных центров угольной, черной, цветной металлургии на базе освоения природоресурсной зоны БАМа.

Владивосток и Хабаровск станут крупнейшими научно-образовательными центрами, задающими вектор инновационного развития приоритетных экономических специализаций Дальнего Востока — освоение океана и природных богатств, поддержка между-

народных связей, логистика, экспорт образовательных услуг. Основу для такого развития составит накопленный потенциал академической и отраслевой науки, в том числе в сфере био- и нанотехнологий, подводной робототехники.

Стратегической задачей является повышение транспортной доступности, в том числе для обеспечения международной промышленной кооперации Дальнего Востока, что требует оптимизации транспортных тарифов на перевозки авиационным и железнодорожным транспортом. Думаю, что сегодня, несмотря на те сложные экономические условия, в которых находятся многие страны, прорывные технологии (в первую очередь транспортная логистика, способствующая развитию промышленной международной кооперации) могут очень эффективно реализовать эти задачи.

**Б.М. Лapidус,**  
*вице-президент ОАО "Российские железные дороги"*

## **Стратегия развития Транссибирской магистрали**

Уважаемый Николай Иванович, уважаемый Игорь Евгеньевич, уважаемые сенаторы, участники конференции! Наверное, невозможно преувеличить значение этой темы для нашей страны, для железнодорожного транспорта и для большинства жителей России.

Тема использования транзитного потенциала российской транспортной системы в последнее время часто звучит и на федеральном уровне, и на уровне регионов, является предметом профессионального обсуждения. Вместе с тем эта тема остается в качестве не реализованного потенциала не сырьевых возможностей, а возможностей нашей страны по экспорту услуг с высокой добавленной стоимостью, что и является, как нам кажется, стратегической линией нашего государства.

Бесспорно, все, что создано природой, создано великолепно. Все, что создано нашими предшественниками, создано замечательно. Остается только к природным богатствам и к тем усилиям, которые прилагали наши предшественники, добавить рациональное, разумное и соответствующее современным требованиям и условиям качество услуг и технологий, чтобы Транссибирская магистраль и коридор "Восток — Запад" стали реальным конкурентом того мощного глобального транспортного коридора, который сегодня работает на этом направлении, используя дешевые возможности морской инфраструктуры.

Еще два года назад транзитное время следования контейнерных поездов по Транссибирской магистрали с востока на запад составляло 14 суток. Мы поставили задачу увеличить скорость до 1 тыс. километров в сутки и таким образом сократить время следования до 10—11 суток. Мы сделали это. Сегодня поезда компаний "ТрансКонтейнер", "Русская тройка" идут по инфраструктуре "Российских железных дорог". Но мы поняли, что совершенствование технологий не является единственной задачей, которая может определить степень загрузки Транссибирской магистрали. Два с половиной года назад мы начали мощную работу с потенциальными грузоотправителями по маркетингу этого транспортного коридора, по продвижению его услуг, на мировом рынке логистики. Эту работу мы начали делать комплексно, провели около 20 презентаций в Японии, Корее и в Восточном Китае.

Эту работу можно считать завершившейся несколько месяцев назад, когда под руководством Министра транспорта Российской Федерации И.Е. Левитина в Японии проведена российско-японская конференция по взаимной торговле и использованию транспортной системы. В результате этой работы мы поняли, что наши цели — 10-суточное следование поездов по Транссибу — являются, мягко говоря, не прорывными.

Встречи с японскими предпринимателями показали, что ценовая конкуренция с морским транспортом железнодорожного коридора невозможна. Раз нет ценовой конкуренции, у нас остается один только способ — качество. И первые характеристики этого качества — срок доставки, надежность и безопасность. Поэтому мы пришли к выводу, что прорывным продуктом может быть только перемещение по транспортному коридору за время не более семи суток. Тогда цена и стоимость оборотных средств, которые мы экономим за счет своего ускорения, будут сопоставимы с разницей тарифов, которая неизбежно будет существовать между тарифами на железнодорожные и морские перевозки.

Эту задачу мы поставили перед нашим производственным коллективом. Сначала она была воспринята как нереальная, поскольку требовала поднятия скорости на всем маршруте следования до 66 километров в час. Сегодня эта скорость чуть больше 40 километров.

Тем не менее за полгода работы мы достигли того, что уже в феврале два опытных поезда проследовали от Находки Восточной до Москвы и Краснова за 6 суток 20 часов. Мы показали, что вполне реально отработать технологию массового следования поездов по графику с такой скоростью, и приступили к реализации этого как главного товарного знака российских железных дорог на ближайшие годы.

Хотел бы обратить внимание на два момента. Во-первых, появляется реальная возможность продления коридора "Восток — Запад" до Мурманска с использованием этой транспортной системы для перевозки транзитных грузов в США. Пока характеристики этого коридора по срокам доставки являются неконкурентоспособными с морским транспортом, но мы думаем, что сможем сформировать и здесь продукт, который будет конкурентоспособен в сравнении с морским маршрутом.

Вторая составляющая — это комбинированные перевозки, точнее, перевозки с использованием паромной переправы от Усть-Луги до порта Засниц в Германии. Мы уже начали эти перевозки из порта Балтийск (Калининграда), еженедельно следует паром в Вильнюс, который перевозит наши вагоны в Германию. Фактически сегодня западной точкой Транссиба является порт Засниц, где колея 1520 также является частью инфраструктуры.

Поэтому мы рассматриваем создание международного транспортного коридора "Восток — Запад" как комплексную задачу, которая потребует существенных изменений не только в технологическом, коммерческом отношении, но и в психологическом плане. Это позволит нам поверить в то, что возможности конкуренции с морским транспортом вполне реальны.

Естественно, это потребует серьезного усиления технической оснащенности. Утверждены Стратегия развития железнодорожного транспорта до 2030 года и соответствующая федеральная целевая программа до 2015 года. В рамках этих документов разработана программа, которая позволит превратить Транссиб и Байкало-Амурскую магистраль в специализированные высокооснащенные направления. Будут исключены задержки в транспортных узлах, поскольку мы построим обходы в узких местах. Будут созданы удлиненные пути, надежные устройства электроснабжения. Мы намечаем вложить в этот проект 170 млрд. рублей до 2015 года, из них 10 млрд. рублей — в создание контейнерного коридора "Восток — Запад". Это то, что будет вложено в технологию контейнерных перевозок.

Естественно, сегодня нас очень тревожит вопрос о реалистичности исполнения нашей программы. Особенно об этом нужно говорить здесь, в Совете Федерации. Фактически амортизационный источник является у нас на данный момент единственным источником. В федеральной целевой программе заложены инвестиции из государственного бюджета в сумме 380 млрд. рублей и инвестиции по решению государства об инвестиционной составляющей в тарифе. Начиная с 2010 года 4—4,5 процента должны дополнительно индексироваться в соответствии с инфляцией, чтобы эта сформированная прибыль направлялась на реализацию инфраструктурной программы развития. Но, к сожа-

лению, эта задача может войти в противоречие с антикризисными мерами. Это тема для размышления всех органов власти и для нас, железнодорожников, потому что нельзя остановить реализацию программы, но нельзя и увеличивать давление на тарифный рынок.

Скажу сразу, что мы изучаем сейчас ситуацию на мировых транспортных рынках, то, как меняется отношение государства к развитию железнодорожного транспорта. Оказывается, оно меняется в плане увеличения инвестиций и ускорения развития.

Один пример. Франция намечала начать строить с 2013 года четыре высокоскоростные магистрали, а в условиях кризиса принято решение начать уже в конце 2009 года строительство этих магистралей.

То же самое происходит в Китае, Корее, Казахстане и других странах. Поэтому недопустимо отказываться от строительства инфраструктурных объектов, по возможности нужно приближать сроки строительства, потому что это сотни тысяч рабочих мест, загрузка таких важных отраслей, как транспортное машиностроение, электротехническая, химическая промышленность и так далее.

Что касается Транссиба, то мы планируем, что справимся с задачей (Транссиб за 7 суток) собственными средствами, и до 2012 года мы будем последовательно увеличивать скорости контейнерных блок-поездов.

Уже в этом году 10,8 суток мы сделаем правилом не для единичных, а для графиковых поездов. Все контейнерные поезда будут следовать со скоростью 910 километров в сутки. В 2009 году скорость будет установлена 1070 километров и срок — 9,2 суток. К 2012 году мы выйдем на 1400 километров в сутки и за 7 суток будем доставлять поезда до западной границы России, то есть до стыковых пунктов с восточноевропейскими государствами.

При этом наши партнеры — "FESCO", Дальневосточное морское пароходство — приняли вызов и тоже формируют способствующие конкурентоспособности предложения по сокращению сроков, по обеспечению регулярности движения на своих судовых маршрутах по этим направлениям.

Кстати говоря, конкуренция на морских маршрутах существенно усилилась. Сегодня большие мировые судоходные компании переключаются на короткие фидерные расстояния. Для пользователей услуг морского транспорта это, наверное, лучшая ситуация, но не позавидуешь нашим партнерам по рекам — им придется туго в плане конкурентоспособности.

Таким образом, важность сегодняшней темы нельзя преувеличить. Мы думаем, что рекомендации, которые эта конференция выработает, и те вопросы, которые уважаемый Николай Иванович Рыжков поставил на форуме "Стратегическое партнерство 1520", позволят выработать не только технологические меры, но и меры общественной и государственной поддержки реализации этого проекта.

Несколько слов о другом проекте. Коридор "Север — Юг" также является очень важным и востребованным со стороны европейских государств, несмотря на то что некоторые из них заинтересованы в альтернативных маршрутах. Этот коридор позволяет европейским грузопотокам выйти в страны Ближнего Востока и Индии, а грузопотоки здесь огромные.

Мы осуществляем свою часть работы, приступив к строительству вторых путей, обходов Саратовского железнодорожного узла, проектируем усилить мостовые переходы через Волгу в районе Астрахани, электрифицировать участок от Волгограда до Аксарайска и другие мероприятия.

Но мы знаем, что и этот проект развивается в условиях конкуренции, потому что казахстанская и туркменская стороны также пытаются развивать это направление для формирования своего луча коридора "Север — Юг". Но для нас, железнодорожников, этот проект также подходит, потому что на этот коридор туркмено-казахстанские грузопотоки могут выйти только через Россию.

**О.Н. Дунаев,**  
*руководитель Экспертного совета  
Комиссии Совета Федерации  
по естественным монополиям*

## **Транспортная система — фактор конкурентоспособности регионов на Евро-азиатском коридоре**

Я не буду говорить о международных транспортных коридорах, мы о них очень много говорим. Но мы не говорим о наших внутренних проблемах. Игорь Евгеньевич Левитин говорил, что 95 : 5 есть соотношение финансирования со стороны федерального и регионального бюджетов. Если эта практика будет продолжаться, то, как отметил Борис Моисеевич Липидус, мы не сможем решить многие инфраструктурные проблемы. Конечно, ОАО "РЖД" и его дочерние компании могут многое делать, но если регионы не будут заниматься развитием транспортной инфраструктуры, модернизацией транспортно-логистической системы, организацией перевозочного процесса, то все стратегические решения, которые приняты как Правительством Российской Федерации, так и ведущими компаниями, к сожалению, останутся на бумаге.

Я остановлюсь на наших исследованиях. Мы провели эконометрический анализ по 89 регионам и увидели, что основные конкурентоспособные регионы, которые обеспечивают развитие транспорта, находятся на транспортном коридоре "Запад — Восток". Это 25 регионов, по территории которых проходит железнодорожная магистраль. Из них три субъекта Федерации входят в Северо-Западный федеральный округ, четыре — в Центральный федеральный округ, три — в Приволжский федеральный округ, два — в Уральский федеральный округ, остальные — в Сибирский и Дальневосточный федеральные округа. Надо отметить, что эти 25 регионов расположены так: 12,5 — в Европе, 12,5 — в Азии.

Если посмотреть на проблему развития транспортных коридоров и регионов страны, то один из наиболее важных вопросов — это глобализация и, соответственно, усиление конкуренции как на мировом, так и российском рынке товаров и услуг. В связи с этим повышается роль регионов в конкурентных процессах, предъявляются новые требования к национальным транспортным системам, системам коммуникации, которые должны обеспечить мобильность товаров и людей на своем экономическом пространстве.

Мы сталкиваемся с такой проблемой. Мы много говорим о транспортных коридорах, но у нас нет четкого нормативно закрепленного понятия "транспортный коридор". Данное понятие многие трактуют по-разному. Из-за этого нет четких программ, нет эффективного взаимодействия видов транспорта на главных направлениях грузовых и пассажирских перевозок, недостаточно эффективна взаимосвязь различных органов власти — федеральных, региональных и муниципальных — по развитию национальной транспортно-логистической системы. Соответственно, неэффективно реализуются экономические методы управления как органов власти, так и организаций бизнеса.

Все говорят о международных транспортных коридорах. Да, это важно, но есть и наши внутренние проблемы. С нашей точки зрения, транспортный коридор — это магистральная транспортная сеть, созданная как искусственные пути сообщения, по которым движутся два и более видов транспортных средств, выполняя функцию по перевозке товаров и услуг.

Очень важно определить, что такое транспортный коридор. Является ли он рынком или нет? Если транспортный коридор "Запад — Восток" рассматривать как рынок, то это означает одни действия государства. И это определяет действия государства по принятию решений по социальным перевозкам.

Если транспортный коридор мы рассматриваем, как это делают топ-менеджеры в Министерстве транспорта, как участок пути, то это совершенно другое понятие. На уровне государства и бизнес-компаний должны приниматься другие решения, в этом плане важно использовать ограниченные инвестиционные ресурсы в целях развития национальной транспортной инфраструктуры.

Мы считаем, что сегодня транспортный коридор "Запад – Восток" – это практически рынок. Мы видим, что на этом коридоре работают три железнодорожные компании, если рассматривать ОАО "РЖД" как одну компанию. Это олигополистический рынок. Но если посмотреть состав "ТрансКонтейнера", ("FESCO", ЗАО "Русская тройка", "Северстальтранс"), то получается пять компаний. Еще раз, есть вход и выход. Мы видим, что "Мосавтотранс" работает эффективно на транспортном коридоре в Москве и Московской области, он входит непосредственно в число 400 крупнейших компаний России. В то же время в регионах такие компании, как "Мосавтотранс", ушли с рынка, не выдержав конкуренции. То же самое происходит и на воздушном транспорте. Авиакомпании "Аэрофлот", "Трансаэро", "Сибирь", "Уральские авиалинии" работают на транспортном коридоре "Запад – Восток".

Если посмотреть суммарную долю добавленной стоимости, то тренд увеличивается, и сегодня валовая добавленная стоимость составляет 68–73 процента.

Что касается отправки грузов железнодорожным транспортом общего пользования в субъектах Российской Федерации, расположенных на транспортном коридоре, то мы видим, что более 55 процентов грузоперевозок приходится на данные регионы.

Доля грузов, отправляемых автомобильным транспортом, в субъектах Федерации, расположенных на транспортном коридоре, в процентном отношении падает, и тренд совершенно другой. И здесь возникает очень интересный вопрос, о котором говорил министр Левитин. Объем международных перевозок автомобильным транспортом сегодня растет, но мы здесь очень многое отдаем иностранным автотранспортным перевозчикам. В условиях глобализации, особенно когда мы будем переходить после кризиса к новой экономике, построенной на интеллектуальных транспортных системах, может получиться, что многие внутренние рынки мы сдадим нашим иностранным партнерам. И сколько бы наши ассоциации ни призывали к протекционизму, государство протекционистского решения вопросов не сможет обеспечить.

Если посмотреть долю работников в субъектах Российской Федерации, расположенных на транспортном коридоре, в общей численности занятых в экономике, то мы видим, что картина тоже меняется, хотя это более 50 процентов. Если в Российской Федерации в транспортной отрасли в целом постоянное число работников, то в регионах идут большие колебания. В условиях кризиса это очень важный вопрос, потому что подготовка работника транспорта по стоимости очень дорогая и не каждая компания может себе позволить готовить таких специалистов.

Роль транспорта в том, что он расширяет возможности экономических агентов в выборе места наиболее выгодного использования ограниченных ресурсов.

В тех регионах, где создаются хорошие условия, где занимаются вопросами транспорта принципиально, есть результаты. Сегодня имеется проблема организации управления транспортной системой в регионах. А непосредственно кто занимается транспортом? Например, в Санкт-Петербурге есть два органа управления транспортом, а в ряде регионов, например в Московской области, есть вице-премьер, который занимается вопросами транспорта, есть министры транспорта, есть министры, которые занимаются и жилищно-коммунальным хозяйством, и связью, и транспортом.

Проблемы жилищно-коммунального хозяйства и энергетики настолько серьезны, что регионы просто не доходят до вопросов транспорта.

Очевидно, Министерству транспорта Российской Федерации необходимо дать методические рекомендации, касающиеся формы и системы управления региональными транспортными потоками. Тогда и бизнес-организации смогут более эффективно помогать развитию транспортной инфраструктуры и организации региональных пассажирских и грузовых перевозок.

Если посмотреть характеристики этих 25 ведущих регионов по уровню обеспеченности населения видами транспортной инфраструктуры (коэффициент Эйнгеля), только 5 регионов имеют показатель выше единицы. Если посмотреть коэффициент соотношения грузовых и пассажирских перевозок, то 32 процента, или 8 регионов, имеют коэффициент ниже единицы. То есть они занимаются больше пассажирскими перевозками.

А 68 процентов регионов своим приоритетом выбрали не социально-экономические вопросы, то есть пассажирские перевозки, они делают упор на грузовые перевозки. Это есть как раз то противоречие, о котором сегодня говорил Министр транспорта: Правительство Российской Федерации объявляет, что главное — это социальные вопросы, а реально в регионах приоритетом сделаны грузовые перевозки. Грузовые перевозки, конечно, дают больше доходов бизнес-компаниям. В первую очередь эти доходы идут компаниям, а региональные власти просят дотаций из федерального бюджета на развитие своих региональных транспортных систем. Все это препятствует модернизации транспортного коридора.

По коэффициенту Успенского (он дает характеристику уровня обеспеченности производителей элементами — видами транспортной инфраструктуры) только 8 процентов, или 2 региона из 25, имеют положительные показатели.

Коэффициент специализации определяет, рассматривается ли транспорт в данном регионе как отрасль рыночной специализации. Согласно этому коэффициенту в 9 регионах транспортная отрасль не является приоритетной в рыночной специализации. В Центральном федеральном округе два таких региона — Москва и Московская область. Раньше этот коэффициент был в Москве и Московской области выше единицы (1,48), а с 2007 года этот коэффициент достигает 0,89—0,75.

Таким образом, расчеты показывают, что в регионах уделяется недостаточно внимания вопросам развития транспорта.

Следует отметить, что в условиях кризиса необходимо решить проблему диспропорций, которые привели к кризису. То есть кризис — это способ решения проблемы возникших диспропорций и противоречий. Если мы эту проблему не сможем решить, то очень сильно отстанем от других стран и не сможем обеспечить благосостояние нашего населения, конкурентоспособность наших компаний, эффективность национальной экономики.

Выводы. Во-первых, мы считаем, что транспортный коридор "Запад — Восток" должен быть полигоном сотрудничества и конкуренции бизнес-организаций. Необходимо развивать эффективные формы и методы управления и использовать их именно на транспортном коридоре как приоритете национальной экономики.

Во-вторых, считаем, что необходимо рассматривать транспортный коридор как транспортно-логистическую систему единого бизнес-процесса. Если говорить о транзитных перевозках, то железнодорожники часто сокращают под давлением государства цены, но тут же другие организации увеличивают цены, и получается, что бизнес-процесс невыгодно осуществлять по данному коридору.

В-третьих, считаем, что должна быть проведена модернизация транспортной инфраструктуры и в бюджетах наших областей должен использоваться такой инструмент, как налоговая политика. В бюджетах должна быть строка расходов на развитие и модернизацию транспортной инфраструктуры. Бизнес-организациям нужно уделять больше внимания формам и методам создания транспортно-логистических альянсов, вопросам оп-

тимизации транспортных издержек, потому что транспортные издержки очень большие, даже группа компаний закрыть данный вопрос не сможет, необходимо взаимодействие с государственными региональными и муниципальными органами власти.

И, конечно, вопрос подготовки и переподготовки кадров. Если не будет налажен хороший мониторинг, который обеспечит возможность на основе статистики, различных вариантов принимать правильные решения, ничего нельзя будет сделать. Иногда мы принимаем вроде бы правильное решение, но результаты бывают не всегда эффективными. И это мы видим на примере контейнерных и грузовых перевозок по Транссибу.

**Н. Вагнер,**  
*доктор экономических наук,  
координатор ЛогистикНэт Берлин — Бранденбург,  
управляющий директор Wagener & Herbst Management Consultants GmbH*

## **Опыт взаимодействия федеральных, региональных и муниципальных органов власти и частного капитала при создании и развитии транспортно-логистических центров в Федеративной Республике Германия**

Уважаемый господин Председатель, уважаемые дамы и господа — участники конференции! Я благодарен за возможность сделать доклад на тему транспортных коридоров.

### **1. Определение: транспортно-логистический центр**

Важность и значение транспортно-логистических центров (Freight Villages) возрастают не только в Германии, но и в других странах Западной Европы. Главная причина — необходимость сконцентрировать транспортную и складскую логистику на территориях, расположенных за пределами крупных мегаполисов, что позволит уменьшить скопление транспорта на дорогах в городах, переместить грузопотоки с автомобильного на железнодорожный транспорт, улучшить окружающую среду.

Что же такое "транспортно-логистический центр": какие процессы мы подразумеваем под этим термином?

*Транспортно-логистическому центру присущи следующие элементы:*

- Размещение транспортных предприятий, логистических операторов и торгово-промышленных предприятий в одной промышленной зоне.
- Возможность использования минимум двух видов транспорта — например, автомобильного и железнодорожного (как правило, перевалка осуществляется на контейнерном терминале).
- Интерфейс между транспортом дальнего и ближнего следования.
- Сотрудничество между компаниями способствует повышению эффективности экологической и производственно-сбытовой деятельности. Сотрудничество координируется независимыми девелоперскими и управляющими компаниями.

*Преимущества транспортно-логистического центра:*

- прямой доступ к дорожной системе (короткие сроки поставки);
- интермобильность: повышение эффективности коммерческой деятельности, инвестиционная безопасность (технологии настоящего и будущего);
- низкая вероятность конфликта (работа идет круглые сутки);

- преимущества кооперации: кооперация между промышленностью, торговлей и логистикой; снижение затрат на электроэнергию, телекоммуникации и пр.;
- широкий спектр услуг (обслуживание грузовиков, таможенное оформление и пр.);
- площадь земельного участка достаточна для интенсивного внедрения логистических систем с отличным транспортным сообщением



Источник: DGG, 2007

Диаграмма. Основные функциональные области транспортно-логистического центра

## 2. Развитие транспортно-логистических центров в Германии

Первый центр в Германии был создан в городе Бремен в 1985 году. На сегодняшний день территория транспортно-логистического центра составляет 360 га (из них 165 га — незанятые участки). С 1985 года поступило 260 млн. евро государственных инвестиций, 200 млн. евро частных инвестиций. На территории центра расположились 150 предприятий; штат — 5000 сотрудников.

Разработка транспортного логистического центра в городе Бремен в Германии была начата в канун процесса контейнеризации в 1970-х годах, когда первый контейнер из США был выгружен в морском порту Бременхафен. Политики и ученые пришли к выводу, что значение интермодального транспорта будет возрастать, неразумно производить погрузку, выгрузку контейнеров и внутрискладскую переработку грузов в пределах крупных городов.

В общем по Германии (2008):

- 31 транспортно-логистический центр введен в эксплуатацию;
- 4 транспортно-логистических центра — в стадии проектирования;
- 1300 предприятий расположены на территориях транспортно-логистических центров;
- 45 тысяч сотрудников;
- общая площадь — в среднем 140 га;
- из них в пользовании — в среднем 50%;
- цены на земельные участки — в среднем 60 €/м<sup>2</sup> (от 10 € до 200 €/м<sup>2</sup>);
- 2/3 расположены внутри терминала;
- 1/3 расположена вне терминала.

Ниже приведена диаграмма с указанием мест расположения транспортно-логистических центров в Германии.

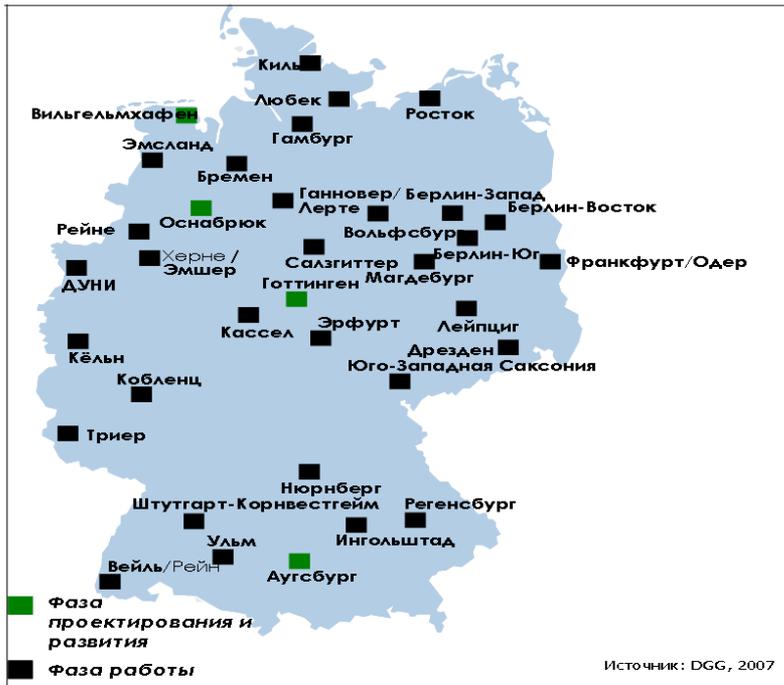


Диаграмма. Транспортно-логистические центры в Германии

Транспортно-логистические центры в регионе столицы Германии с численностью населения 6 миллионов человек являются примером успешной реализации концепции. Концепция включает следующие элементы:

- 3 центра на периферии;
- 1 центр в городе;
- городская логистика для сетевых магазинов в Берлине;
- концепция создания логистических систем.

Ниже приведена диаграмма с указанием инфраструктурной сети и мест расположения транспортно-логистических центров в Берлине.

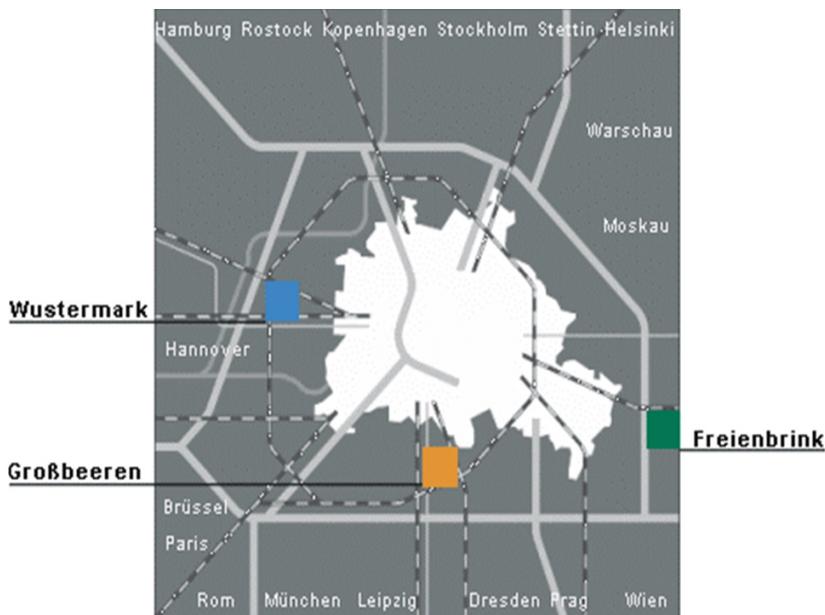


Диаграмма. Концепция транспортно-логистических центров в Берлине

Муниципалитеты региона Берлин — Бранденбург тесно сотрудничали на протяжении всего процесса разработки генерального плана и реализации проекта. Разработка проекта в целом была начата 15 лет назад.

В настоящее время регион столицы Германии играет роль ворот: через него идут грузопотоки с востока на запад и с севера на юг.

Транспортно-логистическому центру в Гроссбеерен (Берлин — Юг) присущи следующие параметры: 150 га земли, 55 предприятий и приблизительно 3700 сотрудников. Он является важным железнодорожным узлом контейнерных перевозок в Россию и Центральную Азию. Периодичность курсирования контейнерного поезда "Восточный Ветер" — три раза в неделю.

ЛогистикНэт Берлин — Бранденбург — государственно-частное партнерство. Деятельность организации направлена на то, чтобы способствовать развитию и укреплению сотрудничества со странами Восточной Европы. В настоящее время два предприятия — члены ЛогистикНэт Берлин — Бранденбург в сотрудничестве с литовским партнером работают над проектом создания первого в Литве общественного транспортно-логистического центра в районе Ваидотай (возле г. Вильнюс). Ответственным за процесс разработки центра является АО "Литовские железные дороги".

### **3. Роль государства и органов государственной власти**

Органы государственной власти различных уровней ответственны за территориальное планирование и развитие и за финансирование транспортной инфраструктуры. Генеральный план и план регионального развития разрабатываются с учетом мест расположения транспортно-логистических центров и доступа к ним. Территориальное планирование и планирование транспортной инфраструктуры тесно взаимосвязаны. Специального закона о транспортно-логистических центрах не существует. Правовые рамки установлены законом о территориальном планировании и строительстве.

Муниципальные органы власти очень заинтересованы в развитии транспортно-логистических центров. Федеральные и региональные органы власти поддерживают такое развитие. Инициаторами разработки проектов являются муниципальные органы власти: они резервируют земли и несут ответственность за подготовку земельных участков под застройку. Существует несколько способов, в соответствии с которыми муниципальные органы власти могут организовать разработку транспортно-логистического центра:

- разработка с использованием собственных ресурсов, например, под руководством департамента муниципалитета;
- создание компании в форме общества с ограниченной ответственностью в сотрудничестве с другими заинтересованными лицами и акционерами — например, железнодорожные, экспедиторские компании, другие муниципалитеты и т.д.;
- заключение договора с девелоперским агентством, действующим в качестве подрядчика и от имени муниципалитетов. Общественный транспортно-логистический центр в Гроссбеерен (Берлин — Юг) был разработан в соответствии с этой моделью.

### **4. Финансирование**

Финансирование является ключевым аспектом в процессе разработки транспортно-логистического центра. Ведущая роль в этом процессе также отведена муниципальным органам власти. В связи с тем что их бюджетные ресурсы ограничены, необходимы разумная схема и механизмы финансирования с низким риском. Принцип "финансирование — разработка — продажа" является одним из таких механизмов. Муниципальные органы власти приобретают земельные участки, строят инженерную инфраструктуру и выставляют на продажу участки размером от 0,5 до 12 га (типичный размер участка — 3 га). При финансировании проектов муниципалитетами степень риска умеренная, так

как они получают кредит с низкими процентными ставками и могут реинвестировать полученные от продаж средства. Например, при создании общественного транспортно-логистического центра в Гроссбеерен общая сумма государственных инвестиций составила 89 млн. евро, в то время как максимальная сумма кредитной линии составляла около 20 млн. евро.

Муниципальные органы власти не вправе получать прибыль от продажи подготовленных к застройке земельных участков промышленного назначения. Доходы муниципалитетам и регионам приносит подоходный налог с юридических и физических лиц. В Гроссбеерен (Берлин — Юг) с численностью населения 7 тысяч человек подоходный налог с физических лиц составляет 6 млн. евро в год.

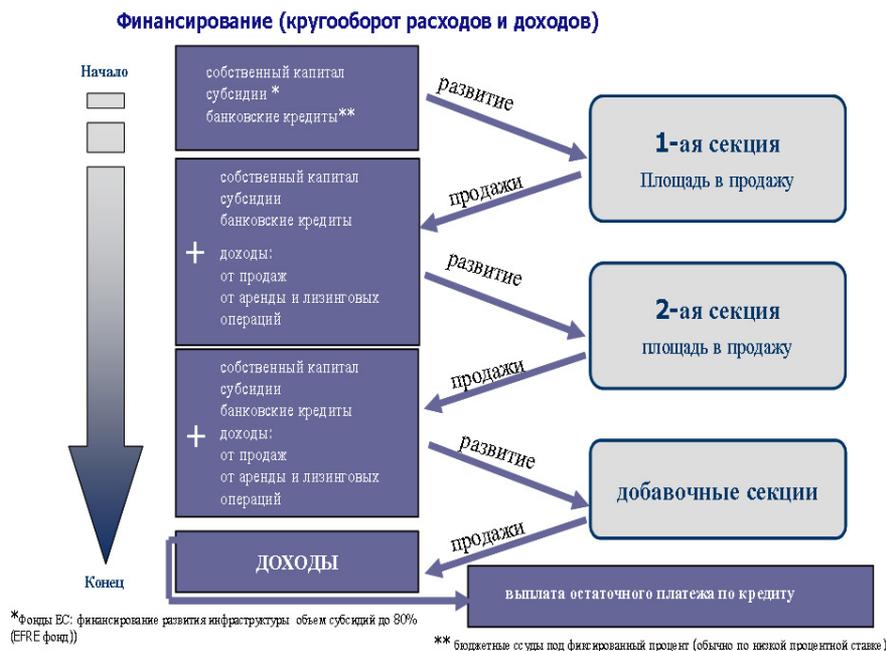


Диаграмма. Схема финансирования

## 5. Заключение

Реализация проектов логистических центров в Германии за последние 30 лет привела к улучшению социально-экономических аспектов развития.

### Основные выводы:

концентрация транспортно-логистических центров за пределами крупных городов способствует развитию мультимодального транспорта и повышает эффективность деятельности городской логистики;

повышается уровень жизни населения;

начальный этап: муниципалитет берет инициативу на себя;

федеральные и региональные органы власти предоставляют поддержку в процессе планирования (генеральный план);

транспортно-логистические центры находятся в собственности государства и открыты для различных инвесторов;

снижение риска путем внедрения "пошагового" подхода и кругооборота расходов и доходов;

преимущества: более высокие ставки корпоративного и подоходного налогов на протяжении длительного периода времени.

## **Государственно-частное партнерство в кадровом обеспечении функционирования транспортных коридоров**

Уважаемый Николай Иванович, уважаемые участники конференции! Рассматриваемый сегодня вопрос крайне важен для экономического развития России и ее транспортного комплекса, а также для эффективного построения на Европейско-Азиатском континенте единой сбалансированной коммуникационной сети, обеспечивающей многоплановые интеграции экономик государств-партнеров.

Основу международного транспортного коридора "Запад — Восток" составляет железнодорожное сообщение между странами Западной Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона.

Успешное функционирование этого коридора потребует внедрения новой, самой современной техники, кардинальной реконструкции пути, креативных управленческих механизмов, прогрессивных методов организации перевозочного процесса. Решение этих задач также потребует значительного укрепления кадрового потенциала транспортных предприятий, которым уже сегодня в значительной мере требуются специалисты нового поколения с высоким уровнем профессиональной подготовки, а также высокопрофессиональные управленцы, обеспечивающие эффективное взаимодействие различных видов транспорта, логистический характер перевозочного процесса. Это общая задача власти, бизнеса и учебных заведений отрасли, которая является стержнем многолетнего государственно-частного партнерства на транспортном комплексе.

Понятие "государственно-частное партнерство в области образования" для транспортной отрасли существует уже два века — с момента создания в 1809 году первого транспортного технического вуза России — Института корпуса инженеров путей сообщения. Транспортные вузы всегда работали на выполнение государственного заказа, и ответственность за кадровое обеспечение отрасли в равной степени лежала на властных структурах, государственных и частных перевозочных компаниях и учебных заведениях отрасли.

Показательным является процесс формирования учебных заведений железнодорожного транспорта. Они созданы и работали при активном участии и поддержке железных дорог. Эта поддержка всегда имела партнерский характер и приносила предприятиям главный капитал — специалистов, обладающих фундаментальной подготовкой, с качественными профессиональными знаниями и практическими навыками. Например, первые студенты московского училища только три года обучались в стенах училища, а затем два года проходили производственную подготовку на предприятиях, затем защищали дипломы и после этого допускались к самостоятельной работе.

Именно в транспортной сфере сформировалась самая масштабная и стабильная в стране система целевой подготовки кадров. Сейчас в транспортных вузах у нас от 60 до 70 процентов студентов по основным специальностям (у нас их 56) — это "целевики", которые направлены железными дорогами, предприятиями и организациями, обслуживающими эти регионы, и местными муниципальными властями.

В новых экономических условиях при поддержке Министерства транспорта и федеральных агентств нам удалось выйти в режим государственно-частного партнерства на современном уровне. Если говорить о транспортном коридоре "Запад — Восток", то формирование его современной главной оси началось в начале прошлого века, когда было принято решение о строительстве Транссибирской магистрали. Очень показательным, что каждый этап развития Транссиба сопровождался (а иногда и предварялся) созданием специализированного высшего учебного заведения по подготовке инженеров транспорта.

Фактически с момента начала строительства магистрали в 1896 году было создано Имперское московское инженерное училище. Сейчас это Московский государственный университет путей сообщения (МИИТ). Указ об учреждении нового учебного заведения, которое будет готовить специалистов для вновь создаваемой транспортной магистрали, был подписан на следующий день после коронации императора Николая II, после знаменитой Ходынки.

В течение последующих 70 лет на всех трассах магистрали (это и основные, и широтные ходы) было сформировано еще шесть специализированных вузов, и все они расположены вдоль трассы Транссибирской магистрали.

Сегодня транспортный коридор "Запад — Восток" от Москвы до Владивостока полностью охвачен сетью учебных заведений отрасли, которые эффективно сотрудничают с региональными властями, а также с филиалами и подразделениями нашего основного заказчика — ОАО "РЖД". Повышению эффективности этого партнерства способствовала модернизация системы отраслевого образования, проведенная Министерством транспорта в последние годы. Сейчас у нас на базе существующей ранее разрозненной системы техникумов и вузов созданы путем интеграции 10 вузов и 48 средних учебных заведений транспорта, 9 крупных научно-педагогических центров, университетских образовательных комплексов.

МИИТ — ведущий отраслевой вуз железнодорожного транспорта. При его реформировании в состав МИИТа вошли: Российский государственный открытый технический университет в полном составе и со всеми его филиалами в Центральном регионе России, 16 отраслевых учебных заведений. Сегодня МИИТ представляет собой крупнейший образовательный комплекс России, который характеризуется следующим. Общий контингент — 126 747 человек. В процессе обучения находится 46 тысяч человек. Такой комплекс позволяет, имея лицензию на подготовку специалистов с высшим профессиональным образованием, готовить их по 56 специальностям, 28 специальностям среднего профессионального образования и 132 специальностям по рабочим профессиям.

Практически наличие такого количества специальностей обеспечивает подготовку специалистов для отрасли по всем направлениям деятельности. И эта работа у нас ведется уже на протяжении более 100 лет.

Учебно-научная база университета, квалификация профессорско-преподавательского состава, оптимальная структура управления позволяют говорить о том, что в сложных условиях финансово-экономического кризиса МИИТ и остальные наши комплексы готовы к эффективному кадровому обеспечению и научному сопровождению функционирования транспортного коридора "Запад — Восток". Речь идет о подготовке инженерных кадров, переподготовке и повышении квалификации, подготовке специалистов, о научно-исследовательской работе и так далее.

Мы рассчитываем на данном этапе и на встречное движение наших традиционных партнеров. Реальными факторами дальнейшего укрепления нашего взаимодействия с транспортным бизнесом мы считаем следующие.

Необходим перспективный заказ предприятий на подготовку и переподготовку специалистов, внедрение систем банковских образовательных кредитов. Эту систему мы используем на протяжении семи лет. Активно сотрудничаем с ОАО "РЖД" в этом направлении и всегда получаем помощь. Часть студентов из наших регионов просто не может обучаться в Москве, не имея такого кредита. Здесь поддержка ОАО "РЖД" очень нам важна, и мы ее всегда ощущаем.

Для того чтобы обеспечить специалистами удаленные станции, предприятия, которые находятся на линии, необходима целевая подготовка, чтобы человек, который приехал с этой станции или предприятия, вернулся по окончании учебы на это же предприятие. Практика показывает, что специалисты, приезжающие из других регионов, не задерживаются в этих местах. Поэтому мы такое большое внимание уделяем целевой подготовке для регионов.

И, естественно, высшее учебное заведение не может успешно функционировать, если в нем не налажена научно-исследовательская работа. Необходимо построить работу таким образом, чтобы самые новые достижения осваивались студентами.

Отраслевые вузы также рассчитывают на поддержку государства.

Хочу выразить нашу общую позицию, что высшие учебные заведения транспорта готовы к переходу на многоуровневую систему подготовки кадров. Мы сейчас готовим специалистов по 56 специальностям. Мы готовы перейти на многоуровневую систему (бакалавриат и магистрат), но ОАО "РЖД" категорически настаивает на том, чтобы по основным железнодорожным, транспортным специальностям была моноподготовка, то есть подготовка специалиста. Подготовка не бакалавра, а именно специалиста, который мог бы в сложных условиях обеспечивать работу транспорта.

Мы также рассчитываем на то, что государство будет ориентировать транспортный бизнес на отраслевую систему подготовки и переподготовки кадров.

На наш взгляд, есть реальные перспективы создания на базе ведущих транспортных вузов федеральных учебных и научно-методических центров профессиональной подготовки и переподготовки кадров, сертификации, транспортной логистики, научного сопровождения приоритетных проектов.

Несколько слов о законодательной базе. Нашим отраслевым учебным заведениям хотелось бы иметь законодательную базу, которая способствовала бы укреплению материально-технической базы, развитию инфраструктуры, повышению финансовой самостоятельности и мотивации труда преподавателей, поддержке аспирантов и молодых ученых.

**Гао Сиюнь,**  
*полномочный министр, советник  
по торгово-экономическим вопросам Посольства  
Китайской Народной Республики в России*

## **Российско-китайский товарооборот и его влияние на товарные потоки Восток — Запад**

Уважаемый Николай Иванович, уважаемые участники! Я очень рад, что сегодня присутствую на таком форуме. В Китае считают, что там, где есть удобные транспортные условия, быстрее развивается экономика. Поэтому последние 15—20 лет в Китае обращают внимание на развитие транспорта. Наши автомагистрали и железные дороги взяли такие темпы развития, которые должны содействовать развитию экономики страны, обеспечивать его внутренние и внешние связи.

Я хочу рассказать о том, как развиваются наши связи. Если 10 лет назад объем торговли между нашими странами составлял 4—5 млрд. долларов США, то в прошлом году — уже 56,8 миллиарда. Такое развитие стало возможным потому, что было создано транспортное обеспечение. Путь из Азии в Европу морским транспортом занимает 35—40 дней. Транспортный коридор Восток—Запад намного сократит путь, что в интересах европейских потребителей.

Насчет скорости. 10 лет назад наши скорости на железных дорогах были такие же, как российские сегодня, — 50—60 километров в час, а сейчас они достигают 200 километров в час. Намного сократилось время в пути.

Хотел отметить важность развития пограничных связей между нашими странами. Нам нужно обеспечивать стыковку разных видов транспорта, развивать китайско-российский транспортный коридор и другие инфраструктурные объекты.

Транспортное обслуживание должно развиваться комплексно, вместе с развитием пограничных и таможенных служб. Сейчас пограничные службы задерживают грузы на срок от двух до десяти недель. Это ухудшает качество обслуживания транспорта.

Поэтому развивать транспортный коридор "Восток — Запад" необходимо.

И об антикризисных мерах Китая. Мы выделили 4 трлн. юаней на развитие транспорта, в первую очередь его инфраструктуры — железнодорожной, авиа- и автотранспортной. Так что финансовые вопросы решаются.

Антикризисные меры уже дают хорошие результаты. По статистике, в первом квартале рост ВВП — 6,1 процента, рост промышленности — 18 процентов, рост розничной торговли — 15 процентов. В первом квартале на 30 процентов увеличились инвестиции.

То есть китайская экономика уже чувствует отдачу от антикризисных мер. Во втором квартале мы уже полностью выйдем из кризисной ситуации. По плану развития экономики мы в этом году обязались обеспечить увеличение на 8 процентов экономических показателей.

Поэтому нужно быстрее развивать те направления, которые могут обеспечить развитие наших экономик.

**Л.В. Терехнев,**  
*председатель комитета по транспорту и транспортной инфраструктуре администрации Ленинградской области*

## **Транспортные коридоры как эффективный способ реализации транспортно-транзитного потенциала и повышения инвестиционной привлекательности Ленинградской области**

Уважаемый Николай Иванович, уважаемый председательствующий, уважаемые коллеги! Сегодня кризис проявляется то там, то здесь, все страны в него втягиваются, все сферы деятельности. Но если рационально использовать свой ресурс, потенциал, как делают в Китае, о чем рассказал китайский министр, то можно обеспечить рост валового внутреннего продукта и развитие транспортной системы.

Я хочу отметить, что транспортные коридоры формируются естественным путем. Фактически они существовали задолго до "критических коридоров". Если в инфраструктурных сетях возникают маршруты, которые максимально загружены, то это и есть опорная сеть, это есть маршрут, который можно назвать транспортным коридором.

В Совете Федерации в марте прошли Дни Ленинградской области, на выставке мы показали свои успехи и достижения.

Я хотел бы от имени губернатора Ленинградской области Валерия Павловича Сердюкова поблагодарить Сергея Михайловича Миронова. Недавно мы отметили 15-летие Законодательного собрания Ленинградской области. На торжественном заседании мы заслушали приветственное слово Сергея Михайловича Миронова. То есть мы видим, что Совет Федерации уделяет значительное внимание Ленинградской области как субъекту Федерации. Остановлюсь на тех проблемах, на тех вопросах, касающихся развития транспортных коридоров, которые мы сегодня решаем.

Интересен тот посыл, что в настоящее время железные дороги предлагают к 2012 году путь по Транссибу проходить за 7 суток. Это замечательно. Но известен такой факт. Финны говорят, что их дальнбойщики проходят по территории Европы со скоростью 750—800 километров в сутки, а на территории России их скорость — 300—350 километров. Думаю, что прогресс на железной дороге дает основания задуматься всем дорожным структурам о повышении мобильности.

На сегодняшний день по территории Ленинградской области проходят коридоры "Север — Юг" — первый и девятый коридоры. Я знаю, что при формировании Санкт-Петербургского транспортного узла разработчики планируют добавить еще один коридор. Однако мы до сих пор не имеем четкого определения понятия "транспортный коридор". Олег Николаевич Дунаев отметил, что фактически сегодня сформировалась система управления транспортом с единым органом управления — Министерством транспорта Российской Федерации.

В регионах такой системы единого управления транспортом нет, и над этим нужно серьезно работать.

На что я хотел бы обратить внимание с точки зрения развития Ленинградской области как региона. В первую очередь это развитие морских портов на территории Ленинградской области. Порты являются начальными и конечными точками грузообразующих центров. Они формируют транзитные коридоры и их завершают. Сегодня на порты Ленинградской области приходится около четверти общего грузооборота портов России.

В 2008 году в Приморск, Высоцк, Выборг и Усть-Лугу перегружено более 99 млн. тонн различных грузов. Я понимаю, что эти показатели еще не достигают показателей бывшего Советского Союза, но тем не менее мы можем ими гордиться. С 2000 года объем грузооборота портов Ленинградской области вырос в 23 раза. В настоящее время продолжается реализация масштабных проектов, связанных с развитием порта Приморск, — увеличение территории более чем на 15 гектаров строительство портового производственного комплекса в Лужской губе.

Однако хотелось бы отметить, какие здесь возникают вопросы и риски. В настоящее время формируется порт Усть-Луга. К 2012 году, по расчетам, потребуется более 20,5 тысячи портовых работников.

Запланировано строительство города Усть-Луга с присоединением деревни Краколье. Но вы представьте себе, когда этот город будет построен в условиях экономического кризиса. А сегодня уже требуется рабочая сила. А у нас в Ленинградской области Кингисеппский район, который обеспечивает территорию развития портов, не электрифицирован.

Что такое электрификация железной дороги? Это повышение мобильности трудовых ресурсов из Гатчины, Кингисеппа и Ломоносовского района. Пока этот проект не рассматривается. Повышение пропускной способности транспортной инфраструктуры на подходах к порту — это весьма серьезное движение. Мы сейчас осуществляем вынос грузового движения на участок Ручьи — Лосево — Каменогорск — Выборг с целью разделения скоростного и пассажирского грузового движения.

Губернатор Валерий Павлович Сердюков обратился к Президенту России с предложением синхронизировать работу скоростного участка — пассажирского и грузового. Решение такое принято, документ находится на проработке. То есть создаются сегодня все условия для развития бизнеса на территории Ленинградской области. Развитие направления "Гатчина" весьма важно. Но мы имеем уже замкнутое городское пространство города Гатчина, где нужно строить три путепровода. И мы еще не знаем, кто будет строить эти путепроводы и как нам дальше развивать муниципальное образование (Гатчинский район).

Предусмотрены строительство автодороги Усть-Луга — Великий Новгород, развитие портовой инфраструктуры — прежде всего создание подходов к порту, а они идут по территории муниципальных образований; дальнейшее развитие сети путей сообщения, увеличение пропускной способности мощностей Ленинградского транспортного комплекса, прежде всего строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва — Санкт-Петербург — Хельсинки.

Нужно строить как минимум два путепровода, иначе город оказывается в кольце блокады грузового движения. При этом не надо забывать, что на территории Ленинградской области "Российские железные дороги" осваивают более 46 млрд. рублей, а налоги идут в основном не в бюджет Ленинградской области.

Чтобы коридор работал в полную силу, необходимо поднимать региональную авиацию. В Ленинградской области есть более 52 бывших вертолетных, самолетных площадок на землях сельскохозяйственного назначения, они сегодня ничьи. Этот вопрос надо решать.

Возникает проблема в развитии транспортной инфраструктуры, связанная с обходами Невы. В перспективе это проход через Неву и строительство канала. Нужно планировать перспективу развития. Грузовое движение судов через Неву в краткий период, когда разведены мосты, — это не лучший вариант продвижения грузов. Мы можем со временем начать осваивать территорию, которая находится в Лужском районе. Мы можем урбанизировать весьма значительную часть территории Ленинградской области, находящуюся рядом с Новгородской, Псковской областями. Таким образом мы комплексно создаем транспортно-логистический поток через Ленинградскую область.

Хотелось бы обратить внимание на то, что товаропотоки концентрируются по многим направлениям в Санкт-Петербурге, — это грузопоглощающий центр. Два субъекта Федерации, разрабатывая единый Санкт-Петербургский транспортный узел, планировали, что этот транспортный узел войдет в федеральную целевую программу. Но на сегодняшний день мы испытываем проблемы с развитием этого узла.

Кроме того, значительное количество импортных грузов, поступающих в Россию через пункты пропуска по территории Ленинградской области, первоначально следуют без какой-то терминальной обработки в Москву. Там грузы подлежат таможенному оформлению, складированию, хранению, консолидированию и дальше отправляются в российские регионы. При этом часть грузов возвращается обратно, в Ленинградскую область.

Все эти процессы отражаются на цене товара, возникает дополнительная потребность в трудовых ресурсах, транспортных средствах и материалах.

Мы сейчас ставим амбициозную задачу по превращению Ленинградской области в крупнейший транспортно-логистический центр для Северо-Запада России.

Много вопросов хотелось бы осветить, но я остановлюсь на проблемах развития транспортных коридоров.

Олег Николаевич Дунаев утверждает, что региональные власти недостаточно системно и не в полном объеме занимаются этой проблемой. Хочу сказать, что это несколько не так. Мы весьма серьезно этим вопросом занимаемся. У нас есть морской совет, транспортный совет при губернаторе, комитет по развитию транспорта и транспортной инфраструктуры. Мы сегодня плотно работаем над стратегией развития транспорта и транспортной инфраструктуры до 2030 года и над программой развития.

Я хочу поддержать, Олега Николаевича в том, что, может быть, действительно нет вертикали управления транспортом. Мы все боремся за создание единой коммуникационно-транспортной системы. Федеральный орган управления есть — Министерство транспорта. Теперь нужно создать соответствующий орган и в субъекте Федерации и в муниципалитетах.

Кроме того, возникает вопрос формирования в субъектах Федерации филиалов центров государственно-частного партнерства Внешэкономбанка, Сбербанка. Эти банки могут кредитовать транспортный комплекс не по такой схеме — 20, 25, 30 процентов. Транспортная инфраструктура — это долгоиграющие проекты, нужны кредиты на 5, 10, 15, 20 лет, чтобы получить дисконтированный доход и прибыль в дальнейшем.

Конечно, при отсутствии четкой стратегии развития портовых комплексов в транспортном коридоре через Ленинградскую область мы тоже испытываем проблемы. Нам непонятно, адекватен ли суммарный объем потребностей в перевалке грузов той инфраструктуре, которую мы сегодня имеем, — Усть-Луга, четыре порта. Как дальше развивать полуостров? У нас заявляют сегодня о себе и Северо-Западный порт, и порт "Аврора", и другие. Но концептуально мы не имеем возможности продвигать их интересы. Хотелось бы, чтобы учитывался важный фактор развития муниципальных образований.

Прекрасно продвигается строительство железной дороги, развивается грузовое движение. Но какие проблемы мы испытываем? Отменяются пригородные электрички, которые доставляют рабочую силу из Ленинградской области в Санкт-Петербург, задержки достигают восьми часов, отменяются поезда на сутки. Кроме того, оптимизация движения железнодорожного пригородного транспорта приводит к тому, что отменяются электропоезда, связанные с передвижением между Вологодской областью, Ленинградской областью и Санкт-Петербургом. Это Бабаево — Санкт-Петербург. И конечно, муниципальный аспект здесь очень важен, потому что поддержка всей транспортной системы, транспортных коридоров муниципальными образованиями, передача земли на концессионных условиях, получение определенной добавочной прибыли в муниципальный бюджет — это весьма перспективно. Муниципальные образования должны быть заинтересованы в этих проектах. Задача создания транспортных коридоров должна быть близка и понятна муниципалитетам и субъекту Федерации.

Весьма важна тарифная политика в этой части. Я знаю, составляющая транспорта в конечном продукте в Советском Союзе составляла 5—7 процентов. Сегодня транспортное составляющая в конечном продукте колеблется от 17 до 43 процентов. Это показатель, который говорит о больших технологических издержках, издержках реформирования российских железных дорог. Это может привести к замкнутости экономических пространств субъектов Федерации. Весьма нехороший посыл...

Очень остро стоит вопрос, о несогласованности подходов и действий различных ведомств. Возьмем в качестве примера ситуацию по взаимодействию различных ведомств в портах Ленинградской области.

Более года дорогу, ведущую в порт Усть-Луга, не удавалось передать на федеральный уровень. В течение этого времени ее ремонтом и реконструкцией практически никто не занимался.

Хочется отметить тот факт, что в настоящее время недостаточно развита правовая база по вопросам прямого смешанного сообщения. Мы должны поддержать Олега Николаевича Дунаева в том, что нужен такой орган, который управлял бы транспортными коридорами. Ведомственная разобщенность у нас становится ключевым фактором в развитии транспортного комплекса. Амбициозные подходы ряда руководителей хозяйствующих субъектов не дают создать единую транспортную систему — не с точки зрения хозяйствования, а с точки зрения управления транспортным процессом.

Теперь об основных задачах. В короткие сроки нужно разработать концепцию развития прямых смешанных перевозок в России, то есть концепцию транспортных коридоров. Нужно также дополнить нормативную правовую базу нормами о регулировании транспортных коридоров, сделав это в форме федерального закона. И, соответственно, будут внесены изменения в региональные законы.

Весьма важно создать операторов рынка прямых смешанных сообщений, для этого мы должны образовать несколько хозяйствующих субъектов, которые могли бы этим вопросом заниматься.

И мы хотели бы, чтобы при создании международных транспортных коридоров учитывались инновационные виды транспорта.

Я прошу обратить внимание на 184-й закон и помочь нам дать правильную трактовку, что значит организация субъектом Федерации пригородных пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте. Там даже написано, что это делается на основе консолидированного бюджета. Как можно объединить бюджет хозяйствующего субъекта, бюджет субъекта Федерации даже на тех условиях, когда предлагают совместное строительство объектов. Это весьма сложные вопросы, хотелось бы, чтобы мы в этом плане получили помощь от Совета Федерации.

В завершение хочу сказать, что и губернатор Валерий Павлович Сердюков, и наше Законодательное Собрание ставят задачу убрать все препятствия, которые могут быть в настоящем и будущем, на пути развития инвестиционной деятельности в Ленинградской

области. Убрать все факторы, которые мешают бизнесу. Создать все условия для развития транспорта и транспортной инфраструктуры на основе государственно-частного партнерства.

Мы также делаем все для того, чтобы субъект Федерации муниципальные образования, в свои программы развития, схемы территориального планирования включили максимум предложений со стороны бизнеса, Министерства транспорта, Комитета по транспорту, касающихся развития транспортной инфраструктуры. Это аэропорты, местные воздушные линии, причалы, яхт-клубы, все, что будет способствовать развитию транспортной инфраструктуры, привлечению инвестиций в международные транспортные коридоры.

Те рекомендации, которые мы выработаем, будут обсуждены на заседаниях морского и транспортного советов Ленинградской области. Мы учтем эти предложения и будем способствовать развитию международных и внутренних транспортных коридоров на высоком уровне.

**Л.Н. Козлов,**  
*вице-президент Международного конгресса промышленников  
и предпринимателей*

## **О приоритетных направлениях развития международных транспортных коридоров**

Уважаемые Николай Иванович, Виктор Константинович! Уважаемые участники конференции! Географическое и экономическое положение России и сопредельных стран обуславливает их огромный транзитный потенциал, который используется далеко не полностью. На сегодняшний день он составляет около 220 млн. тонн, а к 2020 году, по оценкам специалистов, достигнет 400 млн. тонн, из которых порядка 290 млн. тонн придется на транзит из государств ЕврАзЭС в третьи страны.

По данным Евразийского банка развития, опубликованным в 2009 году, лишь половина возможного объема грузопотоков проходит через страны Сообщества. Только 1 процент от общего объема грузоперевозок между Европейским союзом и странами Азиатско-Тихоокеанского региона приходится на международные транспортные коридоры Сообщества.

Основной причиной этого является неспособность обеспечить качество транзитных перевозок между этими двумя макрорегионами континента. Существующие барьеры, несоответствие дорог международным стандартам качества, неразвитость транспортной инфраструктуры и сети логистических центров, необоснованные задержки при контрольном определении веса груза при пересечении границ и так далее приводят к существенным задержкам в работе транспорта. А потерянное время — это не только потерянные деньги и доверие клиентов, но и потеря главного конкурентного преимущества сухопутных транзитных перевозок перед морскими перевозками.

На территории стран ЕврАзЭС расположен ряд действующих и создаваемых железнодорожных и автомобильных транспортных коридоров, позволяющих производить доставку грузов как в направлении "Восток — Запад", так и в направлении "Север — Юг". Но лишь часть из них соответствует понятию "транспортный коридор".

Для перевозки нарастающих объемов грузов необходима существенная модернизация транспортной инфраструктуры. Коридор "Запад—Восток" необходимо рассматривать не столько как транспортный проект, сколько как проект, связанный с новым витком освоения территории регионов России на новом уровне и по новым принципам.

По мнению специалистов, системы транспортных путей России нужно создавать по принципу транспортной решетки, то есть к основной магистрали привязывать вспомогательные пути. Эта схема позволяет создавать широкую транспортную инфраструктуру, которая способствует социально-экономическому развитию регионов. С подобной идеей выступал еще в XIX веке управляющий Министерством путей сообщения в Кабинете министров Александра III и премьер-министр при Николае II Сергей Витте. "Дороги в России должны быть стратегические, политические и коммерческие", — это цитата из его выступления.

Географическое положение России дает возможность открыть прямой путь между зонами создания и поглощения мировых грузопотоков, так как трассы российских транзитных коммуникаций действительно соответствуют кратчайшим географическим расстояниям.

Каковы основные концептуальные подходы к формированию МТК на современном этапе?

Первое. В мировой практике в последние годы активно реализуется новое направление в науке, технике и бизнесе — интеллектуальные транспортные системы (ИТС), которые рассматриваются как самая эффективная мера для решения транспортных проблем и источник создания новых отраслей промышленности. Это интегрированная система (люди, транспорт инфраструктура, транспортные средства) с максимальным использованием новейших информационных управляющих технологий.

Если говорить кратко, то это инновационное решение проблем транспорта путем создания уже не системы управления транспортом, а транспортных систем, в которых средства связи, контроля и управления изначально встроены в транспортные средства и объекты транспортной инфраструктуры. Возможность управления на основе получаемой в реальном времени информации в таких системах доступна не только транспортным операторам, но и всем пользователям транспорта.

Большинство стран Европы, Азиатско-Тихоокеанского региона и США начиная с 1980-х годов целенаправленно и систематически продвигают ИТС в качестве центральной темы в осуществлении транспортной политики.

Европейский союз с 2001 года реализует широкомасштабное развертывание ИТС в соответствии с программным документом "Белая книга. Европейская транспортная политика на период до 2010 года. Время решать", положившим начало созданию европейской сети управления движением системы дорожной информации и стандартизации параметров транспортных коридоров.

Внедрение ИТС определяет в целом конкурентоспособность каждой страны на мировом рынке и носит стратегический характер. Разработки по развертыванию ИТС уже сегодня являются эффективным инновационным бизнесом.

Второе — это формирование мультимодальных транспортных сетей. Краеугольным камнем современных транспортных коридоров выступает мультимодальность. В феврале 2009 года Комиссия ЕС выпуском "Зеленой книги. ТЕНТ, обзор стратегии" начала процесс фундаментального пересмотра политики Трансъевропейской транспортной сети с конечной целью — формированием единой мультимодальной сети.

Вводится новый концептуальный принцип развития приоритетной транспортной сети взамен действующего принципа приоритетных проектов, что инициирует процесс интеграции сетей и более системное использование узловых соединений, где чаще всего возникают заторы, то есть морских, воздушных портов в качестве пунктов входа в сеть и основных пунктов межмодального соединения.

ИТС отводится роль мостового соединения между жесткой инфраструктурой и интеллектуальным транспортом для достижения целей транспортной политики.

В контексте тематики международной научно-практической конференции нужно отметить, что часто не придается серьезного значения очень важной составляющей в сети транспортных коридоров — речь идет о водных путях и водном транспорте, хотя водные

ресурсы рек России очень велики и составляют 9,5 процента стоков всех рек земного шара.

В плане возможных перспективных бизнес-проектов формирования мультимодальных транспортных коридоров и развития транспортной инфраструктуры заслуживает внимания проект создания транспортно-энергетической водной системы — ТЭВС. Проект предполагает соединение главных водно-транспортных артерий континента каналами в связанную сеть и улучшение судоходных условий рек, их реконструкцию в шлюзованные каскады. Это транспортная составляющая.

Одновременно реализуется и энергетическая составляющая путем строительства гидроэлектростанций при ступенях каскадов. Такие системы эффективно функционируют в США, Канаде, в Западной Европе и Китае.

На европейской территории России функционирует единая глубоководная система, которая, по существу, уже является действующей частью ТЭВС. Проходящие по территории государств ЕврАзЭС коридоры, включая "Восток—Запад", ориентированы исключительно на сухопутные виды транспорта. Развитие ТЭВС позволит дополнить систему сухопутных коридоров глубоководными путями, которые сами могут служить транспортными коридорами или дополнять действующие коридоры водными параллелями, обеспечивающими разгрузку коридоров от местных перевозок. Развитие комбинированных водно-железнодорожно-автомобильных сообщений обеспечит наиболее экономически эффективную систему перевозок. Это приобретает особое значение в плане развития регионов.

Третье. Во всем мире делается акцент на развитие транспортной логистики, формирование оптимальной сети информационно-логистических центров, интегрированных со всеми видами транспорта, достижение информационной прозрачности местонахождения, состояния и статуса товаров, перевозимых на участках МКТ.

Я полностью присоединяюсь к высказываниям Олега Николаевича Дунаева, Леонида Васильевича Тербенева о том, что этим процессом необходимо управлять. На сегодняшний день анализ ситуации приводит к выводу, что мультимодальное сообщение в России сегодня не является объектом управления и не имеет понятного управляющего центра. Получается, что в настоящий момент за развитие прямого смешанного сообщения через территорию страны во всех мыслимых географических направлениях не отвечает никто.

Цель создания и развития транспортно-логистического обеспечения на пространстве ЕврАзЭС изложена в стратегии создания и развития системы международных логистических центров Евразийского экономического сообщества на период 2009—2020 годов. Реализация данной стратегии позволит инфраструктурно обеспечить формирование единого транспортного пространства, модернизировать транспортные системы до мировых стандартов.

Четвертое. Гармонизация и стандартизация нормативно-правовой базы государств, по территориям которых проходят международные транспортные коридоры, в соответствии с нормами и принципами международного права и международными стандартами в сфере транспорта, является одним из важнейших приоритетов.

По своей природе сеть налагает особую ответственность на всех действующих лиц, разделяющих принципы и цели ее формирования. Эффективная мультимодальная транспортная система, работающая по принципу зеленых коридоров с использованием всех вовлеченных компонентов ИТС — электронного фрахта, электронного морского порта и так далее — должна отвечать целевым согласованным стандартам, обеспечивающим пропускную способность сети.

На пространстве Содружества Независимых Государств отношения в сфере транспортных коридоров регулируются рядом подписанных в 1990-х и 2000-х годах документов. В настоящее время для рассмотрения на Совете глав правительств Содружества под-

готовлен проект Соглашения о согласованном развитии международных транспортных коридоров, проходящих по территории государств — участников СНГ.

Документ предусматривает создание координационного комитета транспортных коридоров СНГ с функциями координации, информационного обеспечения, разработки плана действий сторон по развитию и совместному использованию МТК. Определены приоритетные направления совместных действий, в том числе создание общепринятого глоссария.

Одним из сдерживающих факторов в деле повышения пропускной способности транспортных коридоров является состояние мостов на МТК государств СНГ. Количество мостов, находящихся в неудовлетворительном и аварийном состоянии, составляет от 20 до 70 процентов от их общего количества. От 20 до 80 процентов мостов не обеспечивают расчетные скорости, 15,7 процента имеют недостаточную грузоподъемность. Неблагоприятная, а в некоторых случаях опасная для участников дорожного движения ситуация с мостами на дорогах СНГ существенно сдерживает совершенствование транспортных коридоров и развитие торговых связей.

Поскольку международные транспортные коридоры составляют важнейшую часть национальных транспортных сетей, несут значительную нагрузку и в качестве внутренних транспортных коммуникаций, улучшение состояния мостовых сооружений на них входит в число национальных интересов, а также позитивно влияет на экономику стран Содружества.

23 мая 2008 года Совет глав правительств СНГ утвердил концепцию повышения эксплуатационной надежности мостовых сооружений на автодорогах государств — участников СНГ на 2008—2015 годы. Этот документ затрагивает вопросы гармонизации нормативов, стандартов и технических регламентов и призван обеспечить безопасный проезд по наиболее ответственным направлениям, международным транспортным коридорам и автомагистралям.

Транспортный комплекс всегда и везде являлся системообразующим фактором экономики, основой хозяйственного и промышленного освоения территорий.

На крутых, кризисных поворотах истории транспорт обеспечивал восстановление разрушенной экономики, целенаправленное и интенсивное развитие базовых отраслей. Теперь России необходимо в очередной раз выйти из экономического кризиса и при этом обеспечивать комплексную безопасность государства, используя системообразующий потенциал транспорта при ускоренном транспортном освоении районов Сибири и Дальнего Востока.

**Г.И. Бессонов,**  
*генеральный секретарь Координационного совета  
по "Транссибирским перевозкам"*

## **Основные проблемы функционирования Международного евро-азиатского транспортного коридора "Транссиб"**

Уважаемый господин председатель, уважаемые дамы и господа! Сегодня здесь много говорилось о том, что из себя представляет Транссиб.

Надо сказать, что на протяжении всей своей истории Транссиб работал и работает сейчас. Это хорошая ломотовая лошадь российской экономики, которая трудится, несмотря на все сложности. И надо сказать, что объемы перевозок по Транссибу росли. Я остановлюсь на вопросах транзитных перевозок.

Динамика транзитных перевозок за последние 20 лет претерпела серьезные изменения. В 1988 году — 140 тыс. транзитных контейнеров, в 1998 году — 15 тысяч, спад. Потом

опять подъем: в 2004 году — 174 тыс. контейнеров. С 2006 года наблюдается спад: в 2008 году — 29 тыс. контейнеров. Это при том, что наш транзитный потенциал — 200—300 тыс. контейнеров. Вот видите, что сегодня выглядит вполне реальной перевозка транзитных грузов, и нужно иметь в виду, что эти транзитные грузы — это не классические транзитные грузы из Японии, Кореи, Китая в направлении Европы. Здесь большая часть грузов — это те, которые мы возим из Казахстана через территорию России в направлении портов Прибалтики и Европы.

Конечно, экономические кризисы, дефолты очень сильно влияют на то, что происходит на транспортных коридорах. К сожалению, показатели первого квартала выглядят удручающими. Мы перевезли на 39 процентов меньше грузов в направлении Китая, на 75 процентов — в направлении Республики Корея. Здесь есть ряд объективных причин, но в результате эти грузы постепенно переходят на перевозки морским путем, который является частью транспортных коридоров.

Уже говорилось, что транзит по Транссибу в объеме мировых контейнерных перевозок составляет примерно 1 процент. Много это или мало?

В 2005 году у нас был небольшой объем транзита, но провозная плата за этот транзит составляла 1 млрд. 900 млн. рублей. В 2006 году изменили тарифную составляющую. И что получили? Получили, что провозная плата составила 456 млн. рублей, то есть 1,5 миллиарда просто выпали из российской экономики. Потеряли их наши российские перевозчики. Конечно, сейчас можно валить все на финансовый кризис. Но должен сказать, что уже с 2006 года началось падение и транзитный поток составлял не более 40 тысяч.

В чем причина? Дело в том, что Транссиб не работает как международный евро-азиатский транспортный коридор, которым он является. Сегодня, к сожалению, мы на внешний рынок не можем предложить готовый транспортный продукт. Конечно, какие-то прорывные вещи у нас делаются. "Российские железные дороги" уже готовы за семь дней провести состав по Транссибу. Это техническая задача вполне решаемая, и в ближайшие годы это будет сделано.

Такие компании, как "ТрансКонтейнер", "FESCO", "Русская тройка", что-то уже работали. Появился первый прообраз этого транспортного продукта, но это не результат той системы, которая сложилась в нашей стране. Это результат очень серьезной практической, я бы сказал, героической работы этих компаний, которые пытаются прорваться через заслон абсолютно непонятных государственных механизмов.

Если мы говорим о транзитной державе, то понятно, что ее нельзя создать без консолидированных усилий государственного масштаба. Потому что можно довести груз до границы за семь дней, но потом он будет 4—5, а то и 6—7 дней стоять на пограничном пункте. Потому что проблемы доставки транзитного груза (а это особый транспортный продукт) не могут быть решены в рамках какой-то бизнес-структуры. Они могут быть решены только благодаря консолидированным усилиям всей логистической цепочки. Этого, к сожалению, пока нет. И как только появится такой государственный стержень, все необходимые компоненты сквозного сервиса будет неизмеримо легче выстроить в единое целое.

Что требуется для создания эффективной комплексной системы государственной поддержки развития транспорта? Здесь уже говорили, что полностью отсутствует эффективная комплексная система государственной поддержки. В советское время существовала такая организация — "Союзтранзит". Конечно, она не может быть воссоздана в нынешнее время, но давайте подумаем о цене вопроса. Транспортные издержки в цене конечного продукта составляют в России 30—40 процентов, а в мировой экономике от 10 до 15 процентов, это считается нормальным. Товарооборот между странами АТР и Европой — от 700 до 900 млрд. долларов. Кризисы приходят и уходят, и к 2015—2020 году этот товарооборот будет составлять порядка 1,5 трлн. долларов. Там чистых денег — 300 млрд. долларов. Даже если 1 процент мы возьмем на российский участок, это 3 миллиарда! Это продукт с высокой добавленной стоимостью, о чем все наши экономисты и политики го-

ворят. Мы все ищем какую-то инновационную систему, а вот он реальный продукт! Значит, нужно что-то сделать для того, чтобы мы смогли получить эти необходимые для экономики средства.

Меры, конечно, принимаются. Есть составляющая комиссия в Правительстве, есть Министерство транспорта, Федеральная служба по тарифам, многое делает ОАО "Российские железные дороги". Но почему-то рынок адекватно это не воспринимает. Потому что одним регулированием тарифов эту проблему не решить, так как тарифы устанавливаются только на инфраструктуру, а нам важно, чтобы была сквозная тарифная ставка. Нет заинтересованности всех участников транспортной цепочки в оптимизации маржи и дифференцированном подходе к установлению цен. Вот говорим: 30 процентов у нас составляют транспортные издержки. Начинаем спрашивать: сколько заработали моряки, сколько заработали портовики, сколько заработали экспедиторы? Получаем где-то 10–18 процентов. А остальное — так называемые транзакционные издержки. Мы там проценты теряем. И если говорить о том, кто виноват — моряк, портовик, железная дорога или экспедитор, то у каждого своя правда.

Главная проблема для транзита — завоевать уважение грузоотправителя, мы должны работать на то, чтобы создать грузовую базу. При том, что у нас есть отдельные продукты, которые будут сегодня презентовать и "ТрансКонтейнер", и "Русская тройка", и "FESCO", но они тоже не обеспечены полностью грузами. Почему? Да по той причине, что вся наша экономическая политика последних лет не была прозрачной, она часто менялась. А мировая экономика не может развиваться "сиюминутно", заказы на доставку грузов планируются годами. Поэтому нам нужно все усилия направить на то, чтобы государство действительно работало. То есть не только транспортное сообщество должно прилагать усилия, а оно многое делает сегодня, нужно привлечь и федеральные органы власти, должны работать Министерство иностранных дел, Министерство экономического развития и торговли, в ведении которых находятся наши торговые представительства, которые должны нарабатывать эту базу.

Мы в координационном совете, который создан еще в 1993 году, внимательно изучаем эти вопросы, нами подготовлен ряд мер.

Очень хотелось бы, чтобы все то, о чем мы сегодня говорим, нашло реальное воплощение, чтобы это не осталось риторикой. Мы надеемся на то, что сам факт проведения конференции в стенах Совета Федерации уже говорит о том, что есть внимание к этому вопросу со стороны Правительства, законодательных органов. Но нужны реальные шаги. Будет государственная воля — будут грузы. Не сделаем этого, грузы пройдут мимо России, перейдут на морские маршруты.

**С.В. Костян,**  
*вице-президент транспортной группы "FESCO"*

## **Особенности функционирования транспортного коридора "Транссиб" в новых рыночных условиях**

Уважаемые дамы и господа! В своем выступлении я хотел бы коснуться того, что происходит в текущий момент. Создание и обеспечение функционирования логистического контейнерного многофункционального транспортного комплекса, в который входят морские контейнерные линии, железнодорожные компании, контейнерные терминалы, складские комплексы в портах и основных городах России, автотранспорт, парк контейнеров различных типов и размеров, перегрузочное оборудование и агентская сеть, это основа стратегических планов "FESCO". Еще несколько лет назад наша деятельность ограничивалась морскими перевозками. Сегодня "FESCO" превратилась в полноценного по-

ставщика комплексных логистических решений, распространив свои возможности на железнодорожные, автомобильные и терминальные услуги. Таким образом, мы на практике реализовываем то, что предлагается здесь: мы предлагаем клиенту комплексный продукт и пытаемся контролировать этот процесс и участвовать в инвестициях в транспортную цепочку.

Представляя транспортную группу, которая является одновременно активным инвестором, развивающим объекты инфраструктуры транспортного коридора "Транссиб", и участником рынка, использующим эти и другие объекты инфраструктуры для организации транспортного процесса в рамках своих интермодальных перевозок, мне хотелось бы проанализировать проблемы, с которыми сталкиваются участники рынка, в том числе наша компания, в новых рыночных условиях.

Итак, о том, чем характеризуется текущий момент. Первое — снижение спроса на товары и, как следствие, снижение объемов перевозок импорта, особенно в контейнерном варианте.

Необходимо отметить, что снижение, а лучше сказать, падение объемов перевозок импорта по транзиту происходит более высокими темпами, чем на океанских маршрутах. При этом объемы экспорта и грузов внутренней торговли позволяют портам Дальнего Востока поддерживать там снижение объемов на уровне 3–4 процентов. Уникальность ситуации заключается в том, что темп снижения объемов перевозок на Балтике выше, однако это происходит за счет того, что объемы экспорта и объемы внутренней торговли остаются на достаточно высоком уровне.

Практически прекратились перевозки объемных проектных грузов. Основу перевозок импорта составляют розничные товары, то есть все наши клиенты теперь — это мелкие торговые компании, крупное производство фактически стоит.

Наблюдается повышение конкуренции со стороны океанских маршрутов. Избыток тоннажа на океанских маршрутах привел к падению ставок фрахта ниже уровня рентабельности.

Для сравнения: стоимость перевозки по океанскому маршруту "Шанхай — Москва" на условиях "все включено" составляет сегодня 3400 долларов за 40-футовый контейнер, в то время как стоимость доставки по Транссибу по такому же маршруту составляет 5000 долларов, то есть разница — 1600 долларов.

Те меры, которые предпринимаются "РЖД" в отношении ускорения движения груза, конечно, будут иметь эффект, однако этот эффект давно уже оценен. Наша оценка ускорения транзитного времени — около 800 долларов, эта разница в стоимости перевозки океанским маршрутом и маршрутом по Транссибу. Таким образом, эта разница сейчас превышена в два раза.

Транспортные операторы, использующие Транссиб, идут на значительное снижение (иногда до нуля) своих ставок. Если говорить про нашу компанию, с начала года стоимость использования наших платформ была снижена на 40 процентов, стоимость использования наших контейнеров (например, на Москву) сейчас ноль, то есть мы фактически не взимаем плату за использование наших контейнеров.

Стоимость морского фрахта понижена на 20–25 процентов, однако это не позволяет нам стать конкурентоспособными, потому что 60 процентов сквозной ставки Транссиба составляют стоимость использования железнодорожных инфраструктур. То есть наших мер недостаточно.

Еще одна черта, характерная для текущего момента: темп снижения объема перевозок импорта по Транссибу настолько высок, что объемы контейнерного грузового потока в экспорте через Дальний Восток сегодня в абсолютном выражении выше объема перевозок импорта.

Указанный дисбаланс является абсолютно новым явлением на Транссибе и может повлечь за собой самые драматические последствия, а именно: острую нехватку контейнеров и подвижного состава во внутренних территориях России для перевозки экспорта в

ближайшее время. Фактически мы уже наблюдаем эту картину, у нас не хватает контейнеров и платформ для того, чтобы обеспечить экспортный груз. При этом в целом страна имеет достаточную провозную способность, в ней достаточно контейнеров и подвижного состава.

Говорилось про посредников на стыке между железными дорогами и морем. Транспортные операторы Транссиба более не в состоянии оплачивать услуги инфраструктуры по высоким ставкам, а также оплачивать услуги посредников, объем сборов которых остается на высоком уровне.

Например, "РЖД" взимает сборы за отправку из порта ранее заявленного срока. Есть такой суперсбор, абсолютно нелогичный, тем не менее это приличные деньги. Кроме этого, есть структуры, связанные с государственной компанией, — например, Таможенный брокерский центр, который взимает плату за так называемые услуги по оформлению таможенного транзита. Стоит это 136 долларов. Для сравнения: ставка на переработку контейнеров в порту сейчас порядка 150 долларов. Это вынуждает грузовладельцев выходить из российских портов на сухопутные погранпереходы с иностранными государствами, например, Китай — Казахстан.

В связи с падением объемов перевозок существующая инфраструктура Транссиба в основном достаточна для обеспечения перевозок. Загрузка основных объектов инфраструктуры транспортного коридора сейчас менее 60 процентов. Еще один нюанс: у таможен появилось время для досмотров. Наблюдается ужесточение системы досмотров, это также негативно влияет на объемы перевозок. С одной стороны, клиенты сегодня не способны и не желают оплачивать перевозку авансом, с другой стороны, отсрочка в оплате транспортных услуг является одним из наиболее весомых аргументов в конкурентной борьбе за клиента. Однако участники транспортного процесса, например "FESCO" и другие перевозчики, начинают испытывать дефицит оборотных средств и поэтому не в состоянии авансировать или кредитовать наших клиентов. Как вы знаете, все железнодорожные платежи оплачиваются авансом.

Какие выводы можно сделать из моего краткого выступления?

Первый вывод. Снижение объемов перевозок на фоне высокой стоимости финансирования и отсутствие возможности у участников транспортного процесса оплачивать услуги инфраструктуры на уровне 2008 года повышают риски при реализации новых инфраструктурных проектов. Возможно, в 2009 году имеет смысл сконцентрировать усилия инвесторов на модернизации и улучшении существующих объектов инфраструктуры, а также на подготовке новых проектов к реализации в 2010 году.

Второй и самый важный вывод. Транссиб имеет уникальную возможность сейчас повысить свою долю на международном рынке, так как для этого не требуется значительных инвестиций в инфраструктуру, а нужны лишь правильные организационно-тарифные мероприятия, которые обеспечат ценовую конкурентоспособность Транссиба. Это следующие мероприятия:

снижение тарифа "РЖД" для грузов, следующих в центральную часть Российской Федерации, и обеспечение гарантированного срока их действия;

с целью сбалансирования грузопотоков в период кризиса необходимо резкое снижение тарифа "РДЖ" на перевозку порожних контейнеров;

необходимо разработать и ввести систему, позволяющую производить оплату тарифа "РЖД" в пункте назначения, как это делают океанские перевозчики (к сожалению, мы так сделать не можем);

Необходимо рассмотреть и снизить стоимость услуг охраны на железнодорожные перевозки;

сократить число искусственно созданных посредников или привести уровень их услуг к адекватному рыночному уровню. Отменить дополнительные сборы на стыке между портом и железной дорогой.

Такой набор мер позволит вернуть большую часть грузопотока на Транссиб и увеличить долю рынка.

## **О государственной тарифной политике в сфере железнодорожного транспорта в части перевозок грузов в контейнерах**

Позвольте сделать небольшой экскурс в историю.

В 2003 году был принят новый прејскурант 1001, в котором впервые была выделена вагонная составляющая, которая позволила активно развиваться бизнесу по закупке собственных вагонов и предоставлению операторскими компаниями услуг по предоставлению вагонов к перевозке. В результате этого решения ежегодно до 2008 года в этот вид бизнеса привлекалось до 15 млрд. рублей частных инвестиций. В результате на сегодняшний день львиная доля подвижного состава, в том числе фитинговые платформы, на которых перевозятся крупнотоннажные контейнеры, принадлежит частным операторским компаниям. Кроме того, в прејскуранте была выделена возможность перевозок грузов в контейнерах в составе ускоренных контейнерных поездов.

Мы понимаем, что время идет, бизнес развивается. В результате в 2006 году при выделении компании "ТрансКонтейнер" Федеральной службой по тарифам было принято решение о снижении на 22 процента стоимости перевозок собственных контейнеров на собственных платформах, а с созданием "ТрансКонтейнера" в России фактически не осталось государственных контейнеров и платформ парка ОАО "РЖД", и мы приняли решение в виде исключительного тарифа. Эта мера применялась два года и показала свою эффективность. С одной стороны, мы увидели рост объемов перевозок грузов в контейнерах, прежде всего по Транссибирской магистрали. С другой стороны, отмечалось повышение нагрузки на пользователей услуг, тарифной нагрузки. По нашим оценкам, она в среднем увеличилась на 25—35 процентов.

Я понимаю, что эта нагрузка рынком выдерживается. Почему? Потому что за два года не было ни одного обращения грузовладельцев в управление по поводу завышения стоимости транспортных услуг со стороны контейнерных операторов. В результате успешного применения этой меры в декабре 2008 года Федеральной службой по тарифам было принято решение о внесении соответствующих решений в прејскурант, который стабилизировал эту ставку. Сегодня это не исключительный тариф, это раздел прејскуранта, который позволяет стабилизировать бизнес, особенно в условиях кризиса, позволяет операторским компаниям-собственникам (это "ТрансКонтейнер", "Русская Тройка", другие крупные участники рынка) четко планировать свой бизнес не на один год, потому что решение о действии сквозной ставки принимается на достаточно длительную перспективу.

Что касается тех замечаний, которые высказал Сергей Васильевич Костян. Мы с ним этой проблемой занимаемся, наверное, уже больше 10 лет, поэтому могу сказать, что эти вопросы действительно актуальны и, к сожалению, пока не нашли своего решения.

Поэтому я хотел бы попросить Сергея Васильевича Костяна официально передать в Федеральную службу по тарифам его предложения, чтобы мы могли их рассмотреть совместно с коллегами из Министерства транспорта и компании "Российские железные дороги".

Что мы еще сделали для привлечения грузов в контейнерах? Вы знаете, что с 1 января 2009 года тарифы на грузовые железнодорожные перевозки были повышены на 5 процентов. Федеральная служба по тарифам, проведя достаточно большую работу с компанией "Российские железные дороги", бизнес-сообществом операторских компаний, Министерством транспорта, Координационным советом по транссибирским перевозкам, приняла решение не повышать тариф на перевозки грузов в контейнерах в 2009 году. Поэто-

му тариф мы фактически заморозили. Думаю, что это внесло какой-то позитивный вклад в уменьшение спада перевозок грузов в контейнерах. Но я считаю, что принятие одних только тарифных решений — это тупиковый путь.

Мы должны отдавать себе отчет в том, что в условиях серьезного кризиса объемы перевозок упали. Вячеслав Михайлович Перцев сообщил мне, что по порту "Владивосток" серьезное падение объема перевозок — почти на 45 процентов. Я думаю, что здесь нужен комплекс мер. Возможно, нужны какие-то решения в рамках тарифного регулирования, но мы не должны забывать и о мерах государственной поддержки транссибирских перевозок. Следует, наверно, провести встречи и консультации с операторским сообществом, с компанией "Российские железные дороги", с Министерством транспорта. Это должен быть комплекс мер государственной поддержки. Но это еще не все.

Уважаемые коллеги, поймите, контейнерные поезда, которые мы вместе с Сергеем Васильевичем начинали организовывать 10 лет назад, это хорошая технология, но она уже морально устарела. И чтобы переломить ситуацию, привлечь грузы с перевозок через океанский маршрут на Транссибирскую магистраль, мы должны принять ряд серьезных решений с точки зрения улучшения технологии перевозки грузов в контейнерах.

Прежде всего это создание технологий, предполагающих единый перевозочный документ, который действовал бы и на море — предположим, в Дальневосточном морском пароходстве в группе "FESCO", — и на российских железных дорогах. Ведь именно это является одной из основных причин того, что на сегодняшний день грузовладелец предпочитает маршрут "Дипси". Потому что он один раз заплатил, получил коносамент и ждет, когда его груз прибудет. Что происходит у нас? Первый раз он получил коносамент группы "FESCO", затем во Владивостоке или в Восточном экспедитор по его поручению переделывает этот документ на железнодорожный перевозочный документ. Отсюда возникают все эти моменты, связанные с дополнительными платежами, о которых Сергей Васильевич говорил. И в итоге Транссиб становится неконкурентоспособным.

Я думаю, что технология единого перевозочного документа, который объединил бы в единую технологическую цепочку, в единый технологический процесс железную дорогу, порт и судоходную компанию, позволил бы автоматически решить ряд тех вопросов, о которых говорили предыдущие выступающие. Это прежде всего устранение не каким-то административным, а именно экономическим путем посредников. Будет тройственный договор, в котором прозрачно и четко будут расписаны и технологическая, и экономическая, и, главное, информационная часть. И тогда, решив три эти задачи одновременно, мы сможем переломить ситуацию и привлечь достаточные объемы грузов на Транссибирскую магистраль.

Посмотрите, что у нас сегодня происходит. Транспортная группа "FESCO" отвечает за контейнеры на море. Они выдали грузовладельцу коносамент, он по нему пришел из Шанхая в Москву на их пароходе. Затем груз попадает в порт, где есть экспедитор, масса структур, которые, берясь за контейнер, просят денег, после чего он попадает на железную дорогу. Считаю, в условиях кризиса, когда мы должны считать каждую копейку, в том числе и бюджетную, надо думать об оптимизации технологий, чтобы деньги получал только тот, кто действительно выполняет какую-то сервисную услугу.

При этом я хотел бы поддержать Сергея Васильевича Костяна. Он поднял очень серьезный вопрос об изменении дисбаланса. На протяжении последних 15 лет экспорт всегда был намного меньше импорта. То есть огромный поток импорта заходил в Россию через дальневосточные порты из стран АТР, затем какая-то часть этого потока насыщалась экспортными грузами (это прежде всего целлюлозно-бумажная продукция, пиломатериалы, химическая продукция) и уходила в страны АТР. Сейчас все наоборот. По ряду объективных причин объем импорта упал, и возникает такая ситуация: есть бумага на целлюлозно-бумажных комбинатах компании (это Братск, Усть-Илимск), но нет контейнеров. А почему? Потому, что платформы, контейнеры — в портах Дальнего Востока. Думаю, что

нужно менять логистику. И без мер государственной поддержки, без кардинального изменения технологий прогресса в этом вопросе не достигнем.

И хотел бы просить Николая Ивановича Рыжкова и Виктора Константиновича Глухих обратить внимание на этот момент, потому что это позволит переломить ситуацию на Транссибе.

**П.К Чичагов,**  
*заместитель генерального директора ОАО "ТрансКонтейнер"*

## **Развитие контейнерных перевозок и инфраструктуры в регионах Евро-азиатского транспортного коридора "Транссиб"**

Уважаемый Николай Иванович, уважаемый Виктор Константинович, уважаемые участники конференции!

Транспортные коридоры, в том числе международные, являются мультимодальным инфраструктурным инструментом доставки грузов потребителям. Поскольку мультимодальные перевозки грузов удобно осуществлять в контейнерах, то операторы железнодорожных контейнерных перевозок, такие как наша компания, заинтересованы в развитии транспортных коридоров.

Буквально два слова о компании. Открытое акционерное общество "ТрансКонтейнер", дочернее общество холдинга "Российские железные дороги", создано в 2006 году и является крупнейшим в стране железнодорожным мультимодальным логистическим оператором. У нас в собственности находится 25 тысяч фитинговых платформ, 60 тысяч крупнотоннажных контейнеров, 47 контейнерных терминалов на сети железных дорог России, 455 грузовых автомобилей. У нас более 130 центров продаж, 7 представительств за рубежом, 12 агентств за рубежом.

Теперь о Транссибе. Транссибирскую магистраль следует рассматривать не как участок железнодорожной линии длиной более 9 тыс. километров, а как элемент мультимодального транспортного коридора доставки контейнерных грузов из стран АТР в Россию и обратно. В международном железнодорожном сообщении в 2008 году по Транссибу было перевезено 587 тысяч контейнеров в 20-футовом эквиваленте, а это около четверти общего объема железнодорожных контейнерных перевозок по всей сети железных дорог России.

Транзитные перевозки по Транссибу устойчиво падают, тогда как совокупные международные перевозки, импорт и экспорт растут.

Наша компания активно развивает инфраструктурные элементы транспортного коридора "Транссиб". Крупнейшие мультимодальные контейнерные терминалы, принадлежащие нам, расположены на крупных узловых станциях вдоль магистрали. Это прежде всего Забайкальск на границе с Китаем, погранпереход; станция Батарейная — Иркутск, станция Клещиха — Новосибирск, Свердловск (товарная) — Екатеринбург, Костариха — Нижний Новгород. Каждый из этих терминалов занимает важное стратегическое положение в региональном транспортном центре, обслуживая Восточную, Центральную и Западную Сибирь, Урал и Европейскую часть России.

Говоря о Транссибе, нельзя не упомянуть и другие международные транспортные коридоры, которые проходят и по территории Российской Федерации и являются как бы ручьями, которые, вливаясь в Транссиб, делают его полноводной рекой. Это международные транспортные коридоры: № 2 Берлин — Нижний Новгород, № 5 — участок из Италии до Москвы, коридор Север — Юг.

Наша компания принимает активное участие как в оперировании, так и в развитии указанных транспортных коридоров.

Например, по коридору № 2 мы осуществляем в альянсе с немецкой "Шенкер Автомотив" доставку блок-поездами автокомплекующих на сборочный завод "Фольксваген", расположенный в Калужской области.

Международный транспортный коридор № 5 имеет важное значение для перевозок грузов из Центральной и Южной Европы, а также из портов Северной Адриатики, которые являются альтернативными портам Северной Европы. Для развития этого коридора нами был заключен долгосрочный договор аренды крупного терминала в Словакии на границе с Украиной.

Современная система доставки контейнерных грузов железнодорожным транспортом предполагает использование технологии блок-поездов. Здесь отмечали необходимость улучшения технологий. Это ускоренные поезда, которые курсируют между опорными терминалами (хабами) по жесткому расписанию в челночном режиме, буквально с пассажирской скоростью по пассажирскому расписанию. По прибытии на опорный терминал или в транспортно-логистический центр, подобный поезд разгружается без расцепки, загружается контейнерами, следующими в обратном направлении, и отправляется назад. Часть прибывших контейнеров перегружается на другой поезд, который отправляется дальше, а часть контейнеров назначением в регионы тяготения опорного терминала перегружается на филиарные поезда, легкие поезда местного значения или доставляется автотранспортом. Такая система требует слаженной работы всех составляющих транспортного коридора — инфраструктурной, перевозочной, в том числе мультимодальной.

Таким образом, транспортным коридорам присуща единая технология доставки контейнерных грузов, которая характеризуется высокой скоростью, четким расписанием и наличием мультимодальности. В этом и есть коренное отличие понятия "транспортный коридор" от понятия "направление перевозок".

Развитие такого эффективного мультимодального инструмента, как транспортные коридоры, требует определенной корректировки и гармонизации как отечественного, так и зарубежного законодательства.

Остановлюсь кратко на проблемах российского законодательства, на том, какие законы следует принять, какие поправки в законы необходимо внести для повышения эффективности работы транспортных коридоров.

Необходимо принять закон о транзите. Здесь уже обсуждали эту проблему. В настоящее время в России отсутствует комплексная система законодательного регулирования транзитных перевозок. В федеральном законодательстве необходимо определить понятие "транзитный коридор".

В рамках транзитных коридоров необходимо ввести особые процедуры тарифного регулирования, с тем чтобы сквозная тарифная ставка была конкурентоспособна по отношению к ставкам альтернативных морских перевозчиков. И необходимо в рамках транзитных коридоров существенно упростить процедуры таможенного и прочих видов государственного контроля и надзора.

Следует также внести изменения в Таможенный кодекс. Здесь необходимо осознать, что перевозка контейнеров в составе ускоренных контейнерных поездов — это услуга, выгодная Российской Федерации. И специфика этой услуги — высокая скорость. Поэтому предлагается упростить процедуру таможенного контроля грузов, перевозимых именно в составе транзитных ускоренных поездов, или, например, предложить дополнительное навешивание на контейнеры запорно-пломбировочных устройств, которые обеспечивают сохранность грузов в пути следования по территории Российской Федерации.

В целях гармонизации российского законодательства с международными актами предлагаем установить норму, что контейнер как оборудование для перевозки не является товаром и на порожний контейнер не распространяется соответствующий таможенный режим.

Не являясь экспертом в области международного транспортного права, я тем не менее хотел бы выделить несколько принципиальных положений, которые будут способст-

воватъ повышению эффективности международных транспортных коридоров. Совокупность этих положений мы назвали "продукт 4-Е".

1. Это *единый* перевозочный документ, который действует на протяжении всего международного транспортного коридора.

2. Это *единое* таможенное пространство. Для грузов, следующих по международному транспортному коридору, принять единые правила ускоренного и упрощенного таможенного оформления.

3. Это *единые* принципы формирования цен на услуги инфраструктур железнодорожных администраций, если транспортный коридор проходит через несколько администраций.

4. Это *единая* технология перевозок. Здесь уже говорили, что необходима единая технология перевозок по транспортным коридорам плюс единая ставка, но, естественно, не единая для самого коридора, а единая ставка у каждого оператора. Таким образом, мы получаем как бы сшитый пакет услуг, который каждый оператор продает на рынке перевозок, имея свои возможности в использовании международных транспортных коридоров.

Первые 3-Е — это зона ответственности органов власти стран — участниц международных транспортных коридоров и железнодорожных администраций.

Четвертая позиция — это технология и интегрированный пакет услуг. Это прерогативы интермодальных операторов, мы здесь уже слышали мнения таких операторов.

Со своей стороны могу заверить, что у ОАО "ТрансКонтейнер" такая технология есть, и я частично о ней рассказал. Мы уже реализуем подобные интегрированные логистические проекты на Транссибе и других транспортных коридорах.

Таким образом, развитие мультимодальных транспортных коридоров, в том числе Транссиба, как и сказал в своем вступительном слове Николай Иванович Рыжков, требует слаженных усилий как самих участников рынка перевозок, так и государственных органов законодательной власти.

**Е.А. Жуков,**  
*генеральный директор Международного  
стратегического инновационно-технологического альянса*

## **Инновационные аспекты государственной транспортной политики России**

Уважаемые сенаторы, участники конференции, коллеги! О транспортных коридорах на территории России, международных, кольцевых и радиальных, уже сказано достаточно много, поэтому я решил основное внимание в своем кратком выступлении уделить в целом проблеме формирования эффективного единого транспортного комплекса России, поскольку транспортные коридоры, отдельно взятые, не могут рассматриваться как самостоятельные объекты. Нам надо смотреть на транспортную проблему с высоты птичьего полета, и не воробьиного, а, скажем, соколиного.

Я посвятил формированию единого транспортного комплекса России всю свою активную жизнь: 20 лет на производстве, прошел путь от мастера до замминистра транспортного строительства, потом 25 лет занимался наукой в сотрудничестве с Леонидом Ивановичем Абалкиным, сейчас работаю в педагогике. И теперь я с грустью смотрю на то, что происходит с транспортной отраслью страны.

А что происходит? Недавно мне попалось высказывание Руссо: "Не обязательно заставить верить в правду, есть внутренняя обязанность ее высказать". И в чем же состоит правда? "Вы прислушайтесь: души людские томя, в черноземах и в глинистой жиже стонут в голос, воют, режут ревя на конкретных дорогах машины! Даже если какая беда при-

шла, то доехать в середине марта от села одного до другого села — ни рессор не хватит, ни мата... Не хочу, торопясь, предвещать закон, сгоряча говорить напраслину. Но в Державе такой, в Государстве таком бездорожье — уже безнравственно!"

И это сказал не специалист-транспортник, не инженер путей сообщения, а поэт Роберт Рождественский в 80-е годы прошлого столетия.

И что же мы видим через 30 лет после того, как это было сказано? Причем эти 30 лет были, можно сказать, самые удачные в отношении финансов. Можно посмотреть, что за эти годы сделано, например, в странах — экспортерах нефти (кроме России). Там ликвидирована нищета, бедность, голые песчаные пустыни превращены в цветущие сады — оазисы. Мы покупаем картофель уже в Саудовской Аравии.

А в России два рекорда в прошлом году поставлены. Первый рекорд — это то, что зарплата руководящих работников отрасли в месячном измерении уже выражается в миллионах рублей. И второй рекорд — это то, что впервые за всю российскую историю за год построено всего 2,5 тыс. километров дорог. А вспомним годы, Николай Иванович, когда Вы, когда Алексей Николаевич Косыгин возглавляли правительство. До 40 тыс. километров дорог строилось ежегодно!

Я согласен со многими выступавшими, что необходим мозговой транспортный центр. Почему? Дело в том, что необоснованно возросшие транспортные тарифы на пассажирские и грузовые перевозки при одновременном снижении качества и безопасности транспортных услуг, чрезвычайно негативно отразились на социально-экономическом положении России и ее населения.

Серьезно нарушились ранее существовавшие прочные производственно-хозяйственные и транспортные связи. Существенно снизилась производительность труда на транспорте. Резко возросли потери материальной продукции в транспортном процессе и число ДТП и аварий с серьезными последствиями и человеческими жертвами. Только на автомобильном транспорте ежегодно более 30 тысяч человек погибают и более 200 тысяч человек получают травмы.

А что касается рядовых потребителей, то есть населения, то для них стали недоступны транспортные услуги, люди не могут из-за дороговизны билетов осуществить планы летнего отдыха, повидаться со своими родными и близкими, часто даже проводить их в последний путь.

В связи с этим хотелось бы обратить внимание на особую роль транспорта в социально-экономическом развитии общества, он является одним из главных факторов, влияющих на уровень жизни и ее продолжительность.

В своих научных исследованиях академик Струмилин отмечал: "Транспорт должен всегда несколько опережать в своем развитии общее нарастание грузооборота в стране. Некоторый разрыв транспортных ресурсов представляется нам одним из самых целесообразных видов резерва, ибо его отсутствие может превратить транспорт, являющийся одним из самых мощных факторов развития, в один из серьезнейших тормозов этого развития". Гениальную прозорливость ученого россияне испытывают сейчас на себе, ибо транспорт не выполняет своей главной целевой задачи — своевременно, полностью и качественно удовлетворять транспортные потребности производства и населения в грузовых и пассажирских перевозках, причем с минимально возможными удельными совокупными общественными затратами на эти цели и максимально возможным сокращением всех видов ущерба, потерь в транспортном процессе, а также снижением вредного воздействия транспорта на человека и окружающую среду.

Общеизвестно, что транспорт — это особая, специфическая инфраструктурная отрасль материального производства, самостоятельно не производящая натуральную вещественную продукцию, а лишь обеспечивающая необходимые общие условия для нормального функционирования производственной и непроизводственной сферы экономики и удовлетворения транспортных нужд населения.

Транспортный работник производит особый вид материальной продукции — непосредственный процесс перемещения подвижного транспортного средства — автомобиля, железнодорожного состава, самолета, плавучего средства, которое способно при этом перемещать пассажиров и грузы, а часто и то и другое вместе.

Отсюда вытекает главная особенность транспортной продукции, состоящая в том, что процессы ее производства, потребления, полной или частичной потери, если транспортное средство недозагружено до проектной вместимости или грузоподъемности, всегда точно совпадают по времени и месту. Поэтому транспортную продукцию в отличие от натурально-вещественной нельзя накопить на складах, использовать в другое время, в другом месте, а можно лишь создавать необходимый производственный потенциал — резерв основных фондов транспорта для полного, своевременного и качественного удовлетворения транспортных потребностей.

Именно указанная специфичность транспортной продукции, которую нельзя заменить никакой другой, и обуславливает естественную монополию транспорта. Никакая другая отрасль, кроме транспортной, не может такую продукцию производить. И вот эта объективная особенность дает возможность транспортникам получать своеобразную, отличную от земельной ренту, чем, не считая это негативным явлением, они и пользуются сполна. А россияне, вынужденные платить баснословную плату за пользование транспортными услугами, отчетливо ощущают на себе все возрастающее транспортное бремя, которое за время осуществления реформ выросло где-то в 18—20 раз по сравнению с 1990 годом. Специфичная роль транспорта в повышении социально-экономической эффективности общественного развития состоит во всемерном снижении транспортной составляющей в себестоимости конечного общественного продукта. Она у нас составляет 30—40 процентов, а в развитых странах вообще не допускается, чтобы она поднималась выше 10 процентов.

К настоящему времени сложилась очень нерациональная территориальная структура основных производственных фондов транспортной отрасли, обусловившая резкое различие уровней транспортного обслуживания производства и населения в различных регионах страны. Наиболее существенные различия этих уровней — между европейской частью страны и регионами Сибири.

Что нужно сделать, чтобы транспорт выполнял свою главную задачу? Обеспечить сбалансированное экономически рациональное развитие транспортной инфраструктуры, обеспечить конкурентность отечественных транспортных услуг на внутреннем и внешнем рынках, значительно повысить безопасность транспортных услуг и существенно уменьшить негативное влияние транспорта.

Здесь все время говорилось о том, сколько миллиардов рублей или долларов выделяется на ту или другую программу. Почему-то обращается внимание только на финансовую составляющую решения транспортной проблемы. Я вспоминаю времена, когда мы, транспортники, обращались к Алексею Николаевичу Косыгину, к Николаю Ивановичу Рыжкову, и тогда руководители понимали, что не в деньгах дело. Я помню, как Алексей Николаевич нам говорил: "Да денег-то я вам дам, сколько хотите, но вы же их не сможете освоить". А мы сейчас не понимаем или не хотим понять, что главными преградами в решении транспортной и других проблем в стране являются не деньги, ведь финансовый кризис — это чушь, его в принципе быть не может. Это просто средства массовой информации, не понимая или с определенной целью нам "пылят" нам мозги финансовым кризисом.

А суть в том, что три основных и единственных во все времена производственных фактора, а именно трудовые ресурсы общества, основные производственные фонды и материально-энергетическая база, являются главной преградой к решению многочисленных наших проблем, и с них надо начинать. С нынешней технологией наштамповать денег можно сколько угодно, а вот освоить их мы едва ли сможем.

Я здесь представляю недавно созданный новый Международный стратегический инновационно-технологический альянс. Цель и предмет его деятельности — в самом названии.

Он возник не случайно, а по заданию нашего Президента. Группа наших ученых разработала прогноз инновационно-технологического развития России, новый подход, цивилизационный, а не отраслевой. Он представлен в Администрацию Президента, в Правительство.

Мы надеемся на творческое сотрудничество с вашим комитетом. Президентом этого альянса является Борис Николаевич Козак, научным руководителем — Юрий Владимирович Яковец, наш патриарх.

Чтобы не заканчивать выступление на пессимистических нотах, напомним притчу о том, как две лягушки попали в банки со сметаной... Давайте действовать так, как вторая лягушка, которая билась-билась, сбила из сметаны масло и выбралась из банки. И тогда у нас все будет.

*Тийту Вяхи,  
экс-председатель правительства Эстонии,  
председатель правления Ассоциации  
крупных предпринимателей Эстонии*

## **Транспортный коридор "Запад — Восток" в интеграции экономического пространства ЕС и России, пример стратегического партнерства**

Уважаемый президиум, уважаемые участники конференции! Я представляю на конференции Ассоциацию крупных предпринимателей Эстонии и один из самых крупных совместных эстонско-российских проектов — порт Силламяэ.

Мировая экономика становится все глобальнее, это вытекает из всех докладов, которые мы здесь слышали. Подтверждение тому и нынешний мировой кризис, который начался в Соединенных Штатах Америки, но не обошел стороной ни Евросоюз, ни Россию. Этот кризис четко показал, что сотрудничество между всеми странами является жизненно важным, особенно в период выхода из кризиса.

Сегодня можно прогнозировать, что выйдут из кризиса быстрее те страны, где имеется большой внутренний рынок и хорошо налажено сотрудничество с соседними странами. По прогнозам, это Китай и регионы Азии. Но я думаю, что Россия и Евросоюз при налаженном сотрудничестве тоже удовлетворяют этим критериям: большой внутренний рынок, хорошие связи с соседями. Наверное, после мирового кризиса экономика не может быть такой либеральной, как раньше, особенно это касается финансового сектора. И, наверно, цены после кризиса не очень быстро достигнут докризисного уровня, и, видимо, цена нефти не скоро достигнет 150 долларов за баррель.

Конкуренция, наверно, возрастет. Надо экономить на производстве, но особенно — на транспортной логистике. Очень важным становится развитие транспортной инфраструктуры, транспортных коридоров.

У России есть огромный потенциал, есть запасы всех природных ресурсов. В Евросоюзе — развитая экономика. Эстония с ее географическим положением может быть дружественным посредником на рынке логистики и транзита, поскольку она входит в Евросоюз и является соседом России. Ее вкладом в европейско-российское сотрудничество может быть организация дешевого, удобного, качественного транзита и логистики между экономическими пространствами Евросоюза и России.

Такое сотрудничество выгодно и предпринимателям, и потребителям в государствах Евросоюза и России. В стратегическом треугольнике "Север — Запад — Россия" Финляндия и Эстония могли бы стать динамично развивающимся мультифункциональным торговым и промышленным центром.

Отказ от сотрудничества может пагубно сказаться на развитии этих стран, и в итоге потеряют все.

У нас в Эстонии 10 лет назад появилась идея построить глубоководный порт Силламяэ на расстоянии 25 километров от эстонско-российской границы, у которого нет навигационных ограничений. Мы мечтали построить порт между двумя экономическими пространствами, который был бы сравним по масштабам с портами Усть-Луга и Таллин и который тесно сотрудничал бы с ним. Через него проходили бы десятки миллионов тонн грузов и по примеру сообщения Таллин — Хельсинки проходили бы десятки лайнеров и судовых линий между Силламяэ и Санкт-Петербургом, Силламяэ и Усть-Лугой.

Для претворения этого проекта в жизнь нужны были надежные партнеры. Было много предложений со стороны европейских стран, но хотелось построить "мост" между Европой и Россией и, следовательно, нужно было найти российских партнеров. Весной 2003 года мы их нашли. Это партнерство принесло свои плоды. За короткий срок с равной долей участия (50 процентов на 50 процентов) партнерами успешно построен совместный эстонско-российский порт Силламяэ.

Порт Силламяэ — это самый близкий к России порт на территории Евросоюза. Территория порта — 650 гектаров, длина причальной линии — 3 километра, естественная глубина — 16 метров. На территории порта своя железнодорожная станция и своя теплоэлектростанция. Согласно директивам Евросоюза на территории порта установлена свободная зона так называемой первой категории. Порт Силламяэ является стопроцентно частным совместным эстонско-российским предприятием. 50 процентов акций принадлежит компаниям Эстонии, 50 процентов — двум российским предпринимателям. На территории порта уже сегодня работают семь терминалов, два из них стопроцентно принадлежат российскому капиталу, крупные компании "Акрон" и "Еврохим" — владельцы этих терминалов. В четырех терминалах 50 процентов — эстонская доля, 50 процентов — российская доля. Седьмой терминал принадлежит компаниям из Голландии, имеющим тесные контакты с российским бизнесом. Восьмой терминал — это контейнерный терминал, который будет достроен в 2010 году.

На территории порта также находится крупный завод по производству редких и редкоземельных металлов. 50 процентов акций этого завода принадлежит крупной российской компании "Сильвенит".

Порт Силламяэ — это фактически транспортно-логистический центр, где есть предприятия логистики, работает производственная компания. Думаю, что порт Силламяэ является наглядным примером стратегического партнерства Евросоюза и России, Эстонии и России.

У меня есть предложение: в дальнейшем, если возможно, на карте международного транспортного коридора "Восток — Запад" отмечать и порт Силламяэ.

**Н.В. Иванова,**  
*председатель совета директоров  
РАО "Росавтотранс"*

## **Скоростной транспортный конвейер и его эффективность**

Здравствуйтесь, уважаемые коллеги! Я сегодня услышала очень много интересных деловых предложений. Хотела бы вернуться к теме развития транспортной инфраструктуры.

Пользуясь тем, что мы находимся в стенах Совета Федерации, хочу попросить у Николая Ивановича Рыжкова и Виктора Константиновича Глухих помощи в создании легитимных условий для работы перевозчиков. Мы в данном контексте — потребители транспортной инфраструктуры.

Олег Николаевич Дунаев затронул вопрос о протекционизме. Смотрите, что у нас получается. У компании "Росавтотранс" есть офисы в Германии, Италии, Франции. Торговые палаты этих стран по нашему запросу в любой момент предоставляют нам информацию о тех компаниях, которые продали российским бизнесменам, например, заводы.

Наша специализация — перевозка опасных грузов, негабаритных и сверхгабаритных. Наши зарубежные офисы участвуют в тендерах на эти перевозки. Но деньги, которые мы получаем, остаются не в России, а в Италии, Франции и Германии. В Российской Федерации, к большому сожалению, нет закона, который обязывал бы человека, покупающего завод, уведомлять хотя бы Торгово-промышленную палату, или РСПП, или профильное министерство о том, что он такую покупку совершил и хочет через тендер найти российского перевозчика. Это к вопросу о балансах на том же Транссибе. Мы просто не владеем информацией, у нас нет единой информационной базы о грузопроизводителях, грузовладельцах, грузополучателях и так далее. У нас нет единого реестра посредников. Это тоже очень важно.

Далее. У нас нет единого реестра сервисной инфраструктуры. Когда водитель едет по европейским дорогам, то там все более-менее налажено. Поехали по России — грандиозные проблемы! 250, 300, 350 километров — одна заправка на всем пути следования, автосервиса вообще ни одного.

И у нас каждые 300—400 метров не стоят телефоны, чтобы вызвать сервисную службу, если у тебя поломка или ты попал в аварию. Мобильные телефоны во многих местах не работают, и это тоже проблема.

Что касается транспортной инфраструктуры, то я очень прошу, чтобы вы инициировали создание межведомственной рабочей группы. Хорошо, что сегодня здесь присутствует представитель Минрегиона, но нужно еще, чтобы МЭРТ в этом участвовал. Я не могу моему водителю дать в дорогу перечень банков по пути следования, где он мог бы разменять деньги. Сервисные предприятия по дорогам не принимают банковские карточки. Это означает, что водитель должен ехать с наличными деньгами. Согласитесь, что это все относится к транспортной инфраструктуре. Это все вещи одного порядка.

Мы, как перевозчики, как автомобилисты, тоже за введение единого перевозочного документа. Очень давно при написании Устава железных дорог, а потом при написании Устава автомобильного транспорта возникла тема единого перевозочного документа. Давайте наконец подпишем меморандум о том, что перевозчики всех видов транспорта хотят, чтобы был введен единый перевозочный документ. И раз государство не может нам в этом помочь, давайте мы собственными усилиями создадим такой прецедент.

Еще одна колоссальная проблема, которую тоже, наверное, можно решить только путем внесения изменений в законодательство, — это скорость движения грузов. Сегодня в основном говорили про Транссиб. Я вам расскажу про автомобильные дороги.

У нас на некоторых участках скорость движения груза — 100—200 километров в сутки. Почему так происходит? В свое время индивидуальным предпринимателям (пресловутым ПБОЮЛ) разрешили работать на транспорте. Сейчас их огромное количество, нет полного их реестра. Купил человек автомобиль ("газель", "ЗИЛ", "КамАЗ") и вышел на рынок. В результате федеральная трасса забита, 200 "Газелей" везут груз, который могла бы везти одна фура с прицепом. Перегрузка дорожного полотна налицо, падение скорости движения налицо, никто никак не регулирует этот грузопоток. Нам пытались помочь страховщики, мы с ними вели такие переговоры. Они пытались повысить страховые тарифы, ответственность грузоперевозчика: крупным компаниям, которые перевозят груз автопоездами и контейнеровозами, сделать низкий тариф, индивидуальным предпринимателям — высокий тариф. В этом нашли нарушение прав человека, поэтому закон не прошел через юридическую службу Государственной Думы. Как же это отрегулировать?

Мы подавали господину Левитину проект закона о скоростных транспортных конвейерах еще в 2005 году. Он на нем написал: "Одобрить, рассмотреть", но, к сожалению,

этот проект завис. Мы готовы его доработать с учетом нынешних реалий и еще раз попробовать (через вас теперь) его внести. Речь шла о том, чтобы большими фурами перевозить груз скорости до логистических центров, от логистических центров (сегодня говорили про решетки) на больших магистралях развозить и тем самым давать работу индивидуальным предпринимателям. В общем, мы готовы на законодательном поле работать. То есть, по большому счету, все наши проблемы упираются в недостаток информации и в недостаточное на сегодняшний день законодательное обеспечение нашей деятельности.

**С.В. Шейкин,**  
*министр по развитию транспортного комплекса Саратовской области*

## **Реализация проекта создания мультимодального транспортного узла на базе строительства нового аэропорта г. Саратова**

Добрый день, уважаемые коллеги! Развитие транспортной инфраструктуры в настоящее время становится не только необходимым условием реализации антикризисных мероприятий, но и активным фактором улучшения качества жизни населения.

Могу сказать, что по итогам первого квартала в Саратовской области наблюдается тенденция снижения пассажирооборота и объема перевозки грузов, проходящих через аэропорт города Саратова. Но мы считаем, что в среднесрочной перспективе положение улучшится за счет повышения деловой активности. И мы планируем, что в 2015 году у нас будет 500 тысяч пассажиров, а в 2025 году — порядка 1 миллиона пассажиров.

Проблемы существующего аэропорта таковы. Дальнейшее развитие этого аэропорта в качестве центрального не представляется возможным по ряду объективных причин. Основная среди них — это то, что в результате развития города аэродром оказался в городской черте. И в условиях постоянно ужесточающихся требований к гражданской авиации безопасность перевозок со временем перестанет отвечать установленным нормам. И еще одна проблема: действующая ВПП может обеспечить взлет—посадку лишь ограниченного типажа воздушных судов (Як-42, Ан-12).

Учитывая то, что в сложившихся условиях Саратов в перспективе может остаться без собственного аэропорта, область совместно с Министерством транспорта Российской Федерации приступила к реализации капиталоемкого инвестиционного проекта по строительству нового многофункционального авиатранспортного узла. В 2007 году было заключено соглашение между правительством Саратовской области и Росавиацией, согласно которому были определены сроки реализации проекта: 2008 год — обоснование инвестиций, 2009 год — проектные работы, 2010 год — начало строительства.

В ФЦП "Развитие транспортной системы на 2010—2015 годы" включены эти мероприятия, общий срок реализации — 2010—2013 годы, общий объем финансирования — 7,5 млрд. рублей, в том числе средства федерального бюджета — 5,2 млрд. рублей, средства бюджета субъекта Федерации — 727 млн. рублей.

В рамках заключенного с Росавиацией контракта на сумму 92 млн. рублей Научно-технологический и проектный институт транспортной инфраструктуры разрабатывает проектную документацию на строительство объектов федеральной собственности нового аэропорта города Саратова. Новый аэропорт с длиной ВПП до 2 тыс. 650 метров при возможности увеличения до 3 километров обеспечит прием всех типов современных судов, а также позволит увеличить объемы перевозки пассажиров и грузов в целях построения эффективной логистической транспортной системы.

Сейчас мы проводим мероприятия по резервированию, межеванию, выделению и изъятию для государственных нужд земельных участков под строительство аэродромно-

го комплекса, а также выполняем проектные работы по строительству объектов транспорта, инженерной и сопутствующей структуры. Задача облегчается тем, что данный проект осуществляется на территории земель сельхозназначения, то есть там никаких построек нет и, соответственно, удорожания проекта в связи с изъятием земельных участков не предвидится.

Данный проект рассматривается не только как способ развития одного из видов воздушного транспорта. Мы считаем, что аэропорт — это основа мультимодального транспортно-логистического комплекса региона. Место для строительства выбрано таким образом, что рядом сосредоточены все объекты транспортной инфраструктуры — железнодорожные, водные пути, автомобильные трассы. Расстояние до реки Волги составляет 2 километра, до федеральной трассы Р-228 — 8 километров, и в 1 километре от объекта проходит электрифицированная железнодорожная линия.

Кроме того, в данном месте планируется создание опорной сети транспортных терминалов и логистических центров для эффективного управления грузовыми, информационными, финансовыми потоками. Следует отметить, что столь масштабный инфраструктурный проект должен стать показательным примером реализации частного партнерства. В целях обеспечения ГЧП мы разрабатываем организационно-правовую модель и концепцию реализации проекта на условиях государственно-частного партнерства.

Предусматривается создание открытого акционерного общества "Саратов-аэропорт", в уставный капитал которого будут вноситься как денежные активы, так и земельные участки, которые будут изыматься и выкупаться у собственников для государственных нужд области. Совместно с муниципалитетами по требованию Росавиации и Минтранса снижаем процентную ставку земельного налога до одной сотой процента.

В Саратовской области в соответствии с документами, разработанными на уровне Российской Федерации (концепция развития, транспортная стратегия), разработана также концепция развития транспортного комплекса области на 2009—2025 годы. Это первый такой программный документ в нашем Приволжском федеральном округе. Сейчас мы разрабатываем областную целевую программу развития транспортного комплекса на 5 лет. То есть согласно концепции три пятилетки будут реализовываться целевые программы.

Мы обеспечиваем высокую степень реализации конкурентных преимуществ Саратовской области, обусловленных ее географическим положением, в первую очередь транзитного потенциала. Через Саратовскую область проходит кратчайший путь, соединяющий грузопотоки между странами Юго-Восточной и Средней Азии, Китаем, западной частью СНГ, странами Европы на пересечении международных транспортных коридоров "Транссиб", "Север — Юг".

На территории Саратовской области размещены важнейшие инфраструктурные объекты железнодорожного, автомобильного транспорта, внутренней водной магистрали, гражданской авиации, а также достаточно мощный топливно-энергетический комплекс, представленный атомной станцией, гидроэлектростанцией.

Сейчас мы осуществляем реализацию таких крупных проектов, как реконструкция комплекса железнодорожных и автомобильных вокзалов города Саратова и строительство западного обходного железнодорожного пути Саратовского транспортного узла, транспортно-логистических комплексов.

Это позволит нам в полной мере использовать транзитный потенциал Саратовской области. Поэтому обращаюсь к сенаторам с просьбой, чтобы при реализации проекта в 2010 и 2013 годах Саратовская область была поддержана и в случае секвестирования объема средств финансирование этого проекта было предусмотрено федеральной целевой программой.

## **Развитие интермодальных терминалов и новых технологий в контейнерных перевозках как элемент усиления конкурентного преимущества "Транссиба"**

Компания "Русская тройка" — это государственно-частный проект в сегменте контейнерных перевозок. Он объединяет опыт и возможности российских железных дорог. У нас 50 процентов — акционеры "РЖД", компания "Феско" тоже является 50-процентным нашим акционером.

Задача компании — это интеграция железнодорожного и морского сервисов, создание российского сервиса, отвечающего мировым требованиям, снижение общего срока доставки грузов по территории России и, как следствие, переключение дополнительных грузопотоков на Транссибирскую магистраль.

Мы работаем уже четыре года на рынке, у нас есть успехи. Нам удается создавать сервис на базе высокотехнологичного современного оборудования. Это, например, те 80-футовые платформы, которые впервые появились на рынке транспортных услуг.

В процессе своей деятельности мы выявили, что узкие места в процессе интермодальной перевозки — это отсутствие специализированных интермодальных терминалов на стыке морского и железнодорожного участков перевозки и, соответственно, нестабильность срока перевалки на стыке. Наибольшее отклонение по сроку доставки у нас на участке "порт". Но это не следствие технологии порта, просто это как раз то место, где сходятся на стыке многие участники всего интермодального процесса. И то, что нет единого технологического процесса, нет одного координирующего центра, ведет к значительным отклонениям по сроку доставки на этом участке. При том, что на морском плече и на железнодорожном плече эти колебания срока доставки незначительны. Поэтому для решения в том числе и этой частной проблемы мы инициировали образование в компании "Русская тройка" проекта строительства специализированного интермодального терминала морского порта в городе Владивостоке. Мы реализуем этот проект за счет внебюджетных средств. Кстати, этот проект включен в перечень объектов для подготовки к саммиту АТЭС, и на всех уровнях, в том числе на уровне Правительства, мы имеем поручения о динамичном развитии нашего проекта. Данный проект даст региону прирост налогового потенциала до 1 млрд. 200 млн. рублей в год. Он позволит нарастить объемы перевозок и, самое главное, повысит конкурентоспособность Транссиба по отношению к морским перевозчикам.

Много говорилось сегодня о системе контейнерных поездов, шаттлов блок-трейнов (разные названия). Мы являемся активным участником в продвижении именно этого сервиса на рынке российских транспортных услуг. Скажу прямо, что мы ничего принципиально нового не придумали, мы внедряем на российском рынке опыт Европы, Америки по созданию этих линейных сервисов.

Пользуясь тем, что мы участвуем в дискуссии, проходящей на площадке законодательного органа, хотелось бы отметить те вопросы, которые требуют решения об изменении правовой базы.

У нас в законодательстве существует термин "оператор подвижного состава", который определен законом о железнодорожном транспорте. В законе указано, что конкретные регламенты и механизмы взаимодействия между оператором подвижного состава и владельцем инфраструктуры и другими участниками определяются постановлением Правительства. Вот уже три года других процедур, регламентирующих исполнение этого закона, нет. Поэтому мы, понимая актуальность решения этого вопроса, предлагаем решать его не на уровне постановления Правительства, а на более высоком уровне, о чем

уже говорилось, — либо в рамках закона о транзите, либо в рамках применения нормотворчества с точки зрения узловых соглашений. По нашему мнению, этот правовой акт на базе технологических решений позволит нам резко повысить нашу конкурентоспособность.

Второй момент, о котором хочу сказать, — это понятие "контейнерный поезд". Такое понятие у нас в законодательстве о транспорте отсутствует. Мы предлагаем поднять этот вопрос и на уровне комиссии проработать его, утвердив это понятие либо законом, либо нормативными актами более низкого уровня. По нашему мнению, он должен регулировать конкретные технологические отношения между грузоотправителем, владельцем подъездных путей, перевозчиком при формировании поезда. Сейчас мы действуем на уровне рабочих договоренностей, договоров. Но этот процесс должен быть более жестко регламентирован нормами права.

Следующий блок вопросов — это страхование груза взамен охраны на железнодорожном транспорте. Мы считаем, что это отсталая технология, когда мы вынуждены груз охранять и сопровождать. Во всем мире используется система страхования. Причем емкость этого рынка, по нашим оценкам, до 1 млрд. долларов добавленной стоимости, которая может быть генерирована вновь в валовом региональном продукте либо в национальном продукте.

Вот те инициативы, на которых хотелось бы акцентировать ваше внимание, чтобы вы занялись ими в дальнейшем. Мы, со своей стороны, готовы активно участвовать в этих процессах как технологически, так и в рамках своей компетенции.

**В.М. Перцев,**  
*генеральный директор Владивостокского  
морского торгового порта*

## **Развитие портов на восточной оконечности международного транспортного коридора "Запад — Восток"**

Уважаемый Николай Иванович, уважаемый Виктор Константинович, коллеги! Разрешите дать краткую характеристику восточной оконечности рассматриваемого коридора "Запад — Восток" (мы говорим: "Восток — Запад", поскольку находимся на востоке) и поделиться своими соображениями по поводу организации работы таких коридоров и функционирования таких глобальных транспортных систем.

Восточная оконечность транспортного коридора "Запад — Восток" представлена основными транспортными узлами: Ванино — Совгаваньский транспортный узел, Владивостокский транспортный узел, Восточно-Находкинский транспортный узел и Хасанский транспортный узел. В 2008 году общий грузопоток перечисленных узлов составил почти 58 млн. тонн, из которых 9 миллионов составили наливные грузы. То есть основная масса грузопотока — это сухие грузы, контейнеры, навалочные и так далее. 6,5 млн. тонн грузов переработано этими портами в контейнерах, в совокупности — порядка 600 тыс. контейнеров. Конечно, это очень мало для таких транспортных узлов.

В 2015 году согласно планам развития транспортных узлов общий грузооборот достигнет 140 млн. тонн.

Планы развития транспортных узлов достаточно масштабные, они касаются как развития основных контейнерных терминалов (Владивосток восточный — Зарубино), так и создания мощного нефтяного терминала, который является восточной оконечностью нефтепровода Западная Сибирь — Дальний Восток.

Существующие технологические возможности портов Дальнего Востока позволяют сделать вывод о том, что для освоения транзитных экспортно-импортных грузопотоков в

настоящее время мощностей портов достаточно. А планы развития портов показывают, что технологических возможностей будет достаточно и в обозримом будущем.

Что же, на наш взгляд, сегодня нужно сделать? В первую очередь необходимо ликвидировать эти узкие места, эти швы на стыках, которые существуют не только внутри коридора "Восток — Запад", но и на стыке нашей транспортной системы и транспортных систем наших соседей. Чтобы начать такую работу, нужно в первую очередь создавать и интегрировать транспортную систему Приморского края в транспортную систему Северо-Восточной Азии.

Возникает вопрос: заинтересованы ли в этом наши соседи, основные производители и потребители товаров Северо-Восточной Азии? Имеются в виду Северо-Восточный Китай, Япония и Корея. Ответ на этот вопрос очевиден. Безусловно, заинтересованы (и я объясню почему), но при соблюдении определенных условий.

Что касается китайских потребителей и производителей, то им нужен выход к морю и доступ к портам Южного Приморья. Этот интерес ими не скрывается, он на всех уровнях обозначен, и китайский бизнес к этому откровенно стремится.

Китай также заинтересован в формировании транспортных коридоров с нашим участием, но с транспортными узлами на своей территории, то есть Китаю транспортные узлы на территории России не нужны, их интересует собственная территория.

Какой интерес представляет наша транспортная система для Японии? В первую очередь это развитие транспортных транзитных маршрутов в Китай через порты Владивосток, Находка и Восточный. Также необходим континентальный узел на материке, распределительный и дистракционный. И в качестве партнера для Японии предпочтительнее Россия, нежели бурно развивающиеся транспортные системы Китая и Южной Кореи, где они не смогут конкурировать так, как в России.

Для Кореи интересен проект соединения Транссиба и Транскорейской железной дороги, проекты автодорожного и железнодорожного соединения с Китаем. Также Корея потребляет услуги российского транспорта для развития своих логистических центров.

Международная транспортная система наших соседей в своей стратегии учитывает следующие факторы. Несмотря на ряд географических преимуществ, российский транспорт неконкурентоспособен вследствие слабой сроковой дисциплины, нерыночной тарифной политики и так далее. Мы об этих проблемах сегодня достаточно много говорили.

Пропускная способность Транссиба в настоящее время в принципе достаточна для освоения транзитного грузопотока. Мы оцениваем на первом этапе этот потенциал в раз-мере в исчислении 20-футовых контейнеров 200—250 тыс. штук в год, это на начальном этапе.

Следующий фактор. Приморье имеет очень хорошие потенциальные возможности стать международным транспортным узлом. Тем не менее в последние годы происходит уменьшение объемов транзитных перевозок. На наш взгляд, это вызвано рядом системных проблем, требующих скорейшего решения. Это неготовность большинства транспортных компаний предоставить сквозную услугу высокого качества со сквозным тарифом и по единому транспортному документу. Это технологические и таможенные проблемы, связанные с организацией транзитного контейнеропотока (таможенная тема требует целого исследования). Это неготовность грузоотправителей к изменению хорошо отлаженных логистических схем перевозки с участием морского транспорта. Это отсутствие эффективной системы государственной поддержки и развития транзита. И последнее — это формирование интерактивных и интермодальных маршрутов с применением железнодорожного транспорта других стран, которые создают конкуренцию российским транзитным маршрутам.

Одним из решений указанных выше проблем является создание в Приморском крае региональной транспортной логистической системы. В настоящее время в Приморье существуют только элементы системы транспортного комплекса — это сеть авто- и железных дорог, порты, аэропорты, перевозчики на всех видах транспорта, экспедиторы и так

далее. Нет только эффективной системы транспортно-логистического регулирования как единого целого, урегулированности всей системы, которая смогла бы объединить усилия транспортных предприятий для достижения общей цели. Соответственно, одним из основных и объединяющих элементов региональной транспортно-логистической системы является создание транспортных логистических центров. Доктор Вагенер очень доходчиво рассказал нам о создании таких центров в Германии. Это крупные транспортные проекты, осуществляемые на основе государственно-частного партнерства, и в первую очередь требуют решения земельные вопросы, потому что земельные участки нужны достаточно большие, расположенные не слишком далеко от промышленных центров.

Создание подобных центров обеспечит предоставление логистических дистракционных услуг при перевозке экспортно-импортных грузопотоков и тем самым будет способствовать координации работы в портах юга Приморья, автомобильных и железнодорожных перевозчиков, снизит нагрузку на автодорожные и железнодорожные сети вследствие возможности накопления и перераспределения грузопотоков, ускорит своевременное оформление грузов и обеспечит формирование маршрутных поездов.

В качестве примера хотелось бы сказать о проекте Владивостокского транспортного узла по созданию транспортного логистического центра "Южный Приморский терминал". К 2015 году мы планируем обработать на этом терминале порядка 23 млн. тонн грузов различных направлений, в том числе и транзитных. В рамках строительства Южного Приморского терминала планируется создание мультимодального транспортного логистического терминала с проектной мощностью 13 млн. тонн, дистрибуционного центра со складскими помещениями класса "А" и "Б" площадью 200 тыс. кв. метров, железнодорожной инфраструктуры — крупной накопительной распределительной железнодорожной станции с проектной мощностью 22 млн. тонн и автодорожной структуры — новой автомагистрали из Владивостока, действующей на 14 километров.

Очень удачно расположение Южного Приморского терминала на стыке федеральной автодороги, портов Южного Приморья и аэропорта Владивосток. В итоге эффективно работающая региональная транспортная логистическая система позволит оказывать полный спектр транспортных логистических, дистрибуционных, производственных услуг и будет способствовать успешному функционированию международного транспортного коридора "Запад — Восток".

**О.В. Шершневa,**  
*руководитель департамента проектного  
развития ООО УК "ЛИТЕР"*

## **Инвестиционный проект "Дмитровский порт" — эффективный механизм ГЧП**

Уважаемый Николай Иванович, уважаемый Виктор Константинович, уважаемые коллеги! Позвольте рассказать о некоторых проблемах, с которыми сталкивается частный инвестор при реализации структурных проектов. Целью проекта является создание на основе принципов государственно-частного партнерства современного портово-логистического комплекса на земельном участке 110 га, примыкающем к Татищевскому уширению канала имени Москвы, с площадью складов около 100 тыс. кв. метров. Комплекс включает холодильные склады, терминал для обработки и хранения грузов, перевалки контейнеров, сухие склады.

Проект "Дмитровский порт" соответствует приоритетам социально-экономического развития Российской Федерации в части ФЦП "Развитие транспортной системы Российской Федерации", поскольку предполагает интеграцию и развитие внутренних вод-

ных путей, транспортно-логистическую, мультимодальную систему грузопотоков согласно основным целям и задачам, сформулированным в подпрограмме "Внутренний водный транспорт".

Логистический комплекс "Дмитровский порт" является частью логистической сети. Логистическая сеть "Литер" является проектом построения мультимодальной логистической системы, ориентированной на обеспечение сетей розничной торговли, дистрибьюторов, производственных и строительных компаний логистическими услугами высокого уровня на территории европейской части Российской Федерации.

В рамках названного проекта мы строим и управляем сетью логистических центров в Домодедове, Внукове, Дмитрове, Калининграде, Нижнем Новгороде, Ростове. Общая площадь складов в указанных городах — 500 тыс. кв. метров. Впервые данный проект был представлен логистическому сообществу, а также руководству транспортной отрасли в октябре 2006 года на российско-немецком логистическом форуме.

Географическое расположение Дмитровского района соответствует всем требованиям современного речного порта, ориентированного на мультимодальные перевозки. Во-первых, по Дмитровскому району проходит канал имени Москвы с его единственным естественным уширением, позволяющим наиболее эффективно с технической и технологической точек зрения расположить портово-складское хозяйство. Ширина канала в этом месте в три раза шире, чем обычная стандартная ширина канала. Рядом планируется построить склад. Недалеко находится город Дубна, где создана свободная экономическая зона, и наличие портового складского комплекса по соседству с Дубной обеспечит данную зону всей необходимой логической инфраструктурой и, безусловно, будет содействовать ее скорейшему развитию. Рядом находится аэропорт Шереметьево.

Более того, расположение порта позволит избежать при доставке грузов, поступающих в Москву, прохода через три шлюза канала имени Москвы и при подходе в Южный порт — шести шлюзов, что сократит время в пути более чем на 12 часов. Такое выгодное расположение создает предпосылки для развития водного маршрута, альтернативного сухопутному пути. Часть контейнерного грузопотока, поступающего в центральные регионы России морем в Санкт-Петербург с дальнейшей перевалкой на автотранспорт и железную дорогу, может быть освоена с использованием внутренних водных путей на участке Санкт-Петербург — Дмитров, что позволит снизить нагрузку на автомобильные и железные дороги, особенно в крайне напряженный для них летний период, и благоприятно скажется на экологии.

Мультимодальные логистические центры, к которым относится Дмитровский порт, являются одним из рекомендованных к применению форматов объектов транспортно-логистической системы согласно программе правительства Московской области "Развитие транспортно-логистической системы Московской области".

Параметры комплекса: длина причальной стенки — 1300 метров, контейнерные площадки рассчитаны на одновременное размещение 2000 контейнеров, предусмотрены площадки для насыпных крупногабаритных грузов. Общая площадь складов, как уже говорилось, 100 тыс. кв. метров, в том числе кросдокинговый терминал, холодильные, морозильные склады.

Структура инвестиций. Из Инвестиционного фонда финансируются только дноуглубительные работы и сооружение причальной стенки. Все остальное — строительство складского комплекса, контейнерных площадок, подъездных путей, подкрановых путей, внутренних железнодорожных путей, а также всех инженерных сетей — финансируется нашей компанией. Стоимость реализации проекта — порядка 11,5 млрд. рублей.

Сравнительный анализ двух вариантов финансирования показывает, что без господдержки проект сложно реализовать. И это реальный проект, который можно тиражировать, а не проект, порожденный мечтами на получение триллиона из Инвестиционного фонда, как комплексные мегапроекты.

Сейчас иностранцы с удивлением смотрят на то, что происходит в сфере ГЧП. Во всем мире нет столько денег, сколько мы требуем на десяток проектов, в то же время мелких проектов, предлагаемых инвестору, даже десятка не наберется. Для того чтобы механизм прижился, его нужно опробовать, сделать массовым.

Следует отметить, что проект технологически вписывается в планируемые инфраструктурные проекты строительства нового порта в Нижнем Новгороде и Свияжского портового логистического комплекса. Таким образом, грузопоток, в том числе контейнерный, не прерывается от Санкт-Петербурга до Татарстана.

Статус проекта. В октябре 2007 года получено заключение Федерального агентства морского и речного транспорта о том, что проект соответствует всем требованиям Положения об Инвестиционном фонде и приоритетам социально-экономического развития.

7 мая 2008 года проект одобрен Экспертным советом по ГЧП Министерства транспорта Российской Федерации для предоставления государственной поддержки за счет средств Инвестиционного фонда.

4 июля 2008 года документы переданы в Министерство регионального развития для рассмотрения на инвестиционной комиссии.

15 июля 2008 года на выставке "Развитие инфраструктуры внутренних водных путей" руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта Александр Александрович Давыденко представил проект премьер-министру Владимиру Владимировичу Путину.

30 сентября 2008 года на совместном заседании коллегии Минтранса России, правительства Москвы и правительства Московской области Министр транспорта Игорь Евгеньевич Левитин отнес строительство портового складского комплекса в Дмитрове к числу приоритетных мероприятий.

Учитывая то, что проект поддерживается на всех уровнях, а также то, что трудности и проблемы, связанные с прохождением этапов получения господдержки и средств Инвестиционного фонда, определили задержку в реализации проекта, считаем целесообразным рассмотреть вопрос о включении проекта строительства поргово-складского комплекса "Дмитровский порт" в подпрограмму "Внутренний водный транспорт" ФЦП "Развитие транспортной системы Российской Федерации".

Трудности существующего регламента и другие проблемы. Существующие процедуры оценки и прохождения проектов по инстанциям излишне затянуты, не установлены меры ответственности чиновников за их нарушение. Требования к подготовке документации на получение средств из Инвестиционного фонда необоснованно завышены.

Препятствия по пути в Инвестиционный фонд. В 2007 году заявка на получение средств из Инвестиционного фонда была подана в МЭРТ, в настоящий момент заявка находится в Министерстве регионального развития. В 2007 году подача документов и их рассмотрение регламентировались положением об Инвестиционном фонде. В настоящий момент действует правило формирования и использования бюджетных ассигнований Инвестиционного фонда, но уже готовится новая редакция этого документа. И каждое нововведение требует изменения самого проекта и перечня, а также содержания прилагаемых документов.

Целесообразно закрепить нормативно невозможность корректировки проектов и прилагающихся документов для проектов, находящихся на рассмотрении на различных стадиях согласования в связи с внесением изменений в правила и иными изменениями законодательства.

О проблемах реализации проекта говорилось 15 декабря 2008 года на парламентских слушаниях "Проблемы правового обеспечения ГЧП в области транспорта", 11 февраля 2009 года — в Комитете по транспорту. Решение комитета: считать целесообразным реализацию проекта на основе принципов ГЧП, направить предложения по рассмотрению проекта в Минтранс и Минрегион России.

18 марта 2009 года глава администрации Дмитровского района направил письмо Председателю Правительства Российской Федерации Владимиру Владимировичу Путину с просьбой ускорить процесс получения господдержки.

Предлагаем поддержать реализацию проекта на принципах государственно-частного партнерства, оказать содействие в том, чтобы включить проект в подпрограмму "Внутренний водный транспорт" ФЦП "Развитие транспортной системы Российской Федерации". Это непосредственное обращение к вам с призывом помочь.

Сроки строительства — меньше двух лет с начала реализации проекта, то есть строительства самого порта и портово-складского терминала (на 50 процентов), а также инфраструктуры, обеспечивающей работу комплекса.

**Г.П. Семенова,**  
*проректор Северо-Западного технического университета*

### **Безотзывная подготовка инженерно-технических кадров как основа ресурсного обеспечения международных транспортных коридоров**

Уважаемый Николай Иванович, уважаемый Виктор Константинович, уважаемые участники конференции!

Я представляю здесь не только Северо-Западный технический университет, но и некоммерческое партнерство "Международная академия транспорта", в которой я работаю вот уже 11 лет, с момента создания этой организации. И я хочу начать с этого, несмотря на то что тема моего выступления — безотрывная подготовка инженерно-технических кадров.

Я внимательно слушала всех выступающих и могу сказать, что процесс интеграции региональных товаропроводящих сетей, чем занимается международная академия в течение 9 лет из 11 лет своего существования, идет — независимо от того, есть поддержка государственных органов или ее нет. А о том, что нужен единый транспортный документ, я слышала еще тогда, когда работала таможенным брокером.

Практически с 1992 года мы постоянно говорим о едином транспортном документе, о том, что он необходим, когда речь идет о мультимодальной или интермодальной перевозке, но воз и ныне там. Никаких результатов нет. Сегодня ситуация стала более напряженной из-за кризиса.

Вот у нас в университете есть кафедра "Финансы и кредит". Понадобились преподаватели, мы дали объявление. Поступило 34 предложения, в том числе 20 — от банковских служащих разного уровня, которые потеряли работу в своей сфере. То есть кризис идет, это кризис всей экономической системы.

Поэтому развитие транспортных коридоров нужно рассматривать не как железнодорожную перевозку. Сегодня очень много говорилось о Транссибе. Я уважаю железнодорожников, часто пользуюсь железнодорожным транспортом и считаю, что для такой большой страны, как наша, железнодорожный транспорт это основополагающий вид транспорта.

Но о Транссибе нельзя говорить, что это просто Транссибирская железнодорожная магистраль. Транспортный коридор — это мультитранспортная система. Если мы рассматриваем ее развитие в качестве мультитранспортной системы, тогда и подходы другие.

Какие подходы здесь могут быть? Есть интересная идея кластерного подхода к развитию международных транспортных коридоров. Хотя новое — это всегда хорошо забытое старое. В Советском Союзе действовал принцип промышленной кооперации когда в раз-

ных регионах располагались предприятия, которые обеспечивали работу друг друга. Таким образом развивались промышленность, транспортные перевозки, все регулировалось и организовывалось.

Кластерный подход, если его применить к транспортным коридорам, предусматривает два направления. Это формирование кластеров, основанных на различных типах ограниченных ресурсов, имеющихся в настоящий момент времени в определенном регионе, на участке МТК. И это формирование кластеров в транспортной сфере как части инфраструктуры МТК, обеспечивающих эффективное функционирование промышленности в области материально-технического обеспечения и предоставления каналов распределения.

При этом нужно рассматривать функционирование транспортного комплекса региона как полноценную составляющую функционирования промышленно-транспортного комплекса. А связи между промышленно-транспортными комплексами различных регионов в зоне действия международных транспортных коридоров должны осуществляться тогда через транспортно-распределительные, информационно-логистические центры, расположенные вдоль транспортного коридора — естественно, по краям кластеров. Вот тогда будут развиваться и промышленность, и транспорт, и регионы.

С другой стороны, это и политический проект, потому что в таком случае мы работаем на сохранение целостности нашей огромной страны, что необходимо.

Естественно, что в целом ряде международных правовых актов, начиная с Киотского соглашения о критских коридорах и заканчивая предложенным Международной академией транспорта проектом соглашения о согласованном развитии транспортных коридоров, продвигается эта идея.

В чем главная идея этого проекта? Главная идея заключается в том, что он рассматривает обеспечение международных транспортных коридоров как совокупность трех подсистем: нормативно-правовой, ресурсной и информационно-логистической.

Каковы же проблемы такого развития? Первая проблема: не сформированы управляющие компании и комитеты по транспортным коридорам. Пока не будет соответствующего государственного органа, координирующего в том числе и проекты государственно-частного партнерства, дело не сдвинется с мертвой точки.

Вторая проблема — это отсутствие материально-технического обеспечения.

И третья проблема — это недостаточная квалификация кадров. По поводу квалификации кадров. Здесь выступали представители транспортных вузов и говорили о своих системах многоуровневой подготовки кадров. Я хотела бы акцентировать ваше внимание на такой важной вещи, как безотрывная подготовка кадров. Это касается и международных транспортных коридоров, потому что обеспечивающим структурам транспортных коридоров требуется большое количество различных специалистов, в том числе инженерно-технических.

В Северо-Западном университете мы столкнулись с такой проблемой. Предприятия не хотят инвестировать в подготовку своих кадров. Потому что предприятия в условиях кризиса вынуждены экономить каждую копейку. Они пытаются экономить на переподготовке своих работников и на количестве специалистов. Соответственно, они не хотят отрывать от работы своих сотрудников и направлять их на учебу.

Поэтому нужна не заочная, а безотрывная форма подготовки. Я перечислю те отличия, которые мы для себя вывели, чтобы ввести новую форму подготовки. Первое — компетентность преподавательского состава не вызывает сомнений. Второе — возможность выбора разнообразных образовательных технологий в зависимости от потребностей. Третье — инновационные кадры.

Почему это проблема? Дело в том, что, развивая транспортные коридоры инновационными методами на инновационном оборудовании и инновационными способами как интеллектуальные транспортные системы (а мы должны это делать, иначе отстанем безнадежно), мы должны и кадры готовить опережающими темпами. Но сегодня вузы не об-

ладают материально-технической базой, лабораторным оборудованием, позволяющими такие кадры готовить.

Безотрывная форма подготовки кадров предполагает, что человек работает и проходит стажировку на тех предприятиях, которые владеют инновационным оборудованием. Тогда этот человек, во-первых, овладевает практическими навыками, и ему легче дается теория. А во-вторых, он получает "опережающее" образование.

**Л.Л. Островцев,**  
*заместитель генерального директора компании "Трансполис"*

## **Развитие транзитного потенциала Украины**

Я представляю общественное объединение "Украинско-Немецкий форум" и компанию "Трансполис" (Киев), которая является членом этого общественного объединения. Нами подготовлена программа создания торгово-транспортной сети по технологии "door to door" (от двери до двери) для Украины. Украина в данном случае выступает как объект или субъект подпитки того коридора, о котором мы сегодня говорим.

Цель и задачи программы — это развитие транзитного потенциала Украины на основе создания единого торгового транспортного комплекса. Он предоставляет полный комплекс торговых, транспортных, сервисных, логистических услуг с привлечением различных видов транспорта по технологии "door to door", с организацией поставки товара на условиях точно в срок на пространстве стран СНГ, с интеграцией в существующую евро-азиатскую логистическую систему на основе использования интермодальных перевозок и развития региональных транспортных систем под них.

Этой программой намечается создание сети, строительство в регионах опорных терминальных комплексов в региональных центрах. По нашей терминологии это областные центры, крупнейшие города регионов. Нам хотелось бы вести эту работу вместе с нашими соседями, и главным партнером мы, конечно, видим Россию, потому что все наши коридоры имеют выход на транспортные линии, проходящие по территории России, Казахстана, Китая, Дальнего Востока и так далее.

Если в областных городах создать такие опорные терминалы и осуществлять перевозки контейнерными поездами, то на расстояния более 300 километров перевозки осуществляются железнодорожным транспортом, он базовый на этой сети, а на расстояния менее 300 километров — автотранспортом. То есть большегрузные автомобили с полуприцепами собирают груз на предприятиях или объектах региона, привозят его на терминальный опорный комплекс, далее его везут специализированными поездами подвижного состава, которых, к сожалению, у нас пока нет. Мы ведем переговоры об этом с некоторыми западными фирмами, и, в общем-то, небезуспешно.

Мы хотели бы, чтобы эта идея получила воплощение на маршрутах, которые проходят через Украину, Россию и дальше. Нам очень хотелось бы, чтобы нас поддержали с этой идеей не только в наших регионах, но и в регионах соседних стран, потому что эта программа рассматривается как международная программа. Такая технология выполнения перевозки позволяет на 10–20 процентов и более сократить стоимость самой перевозки за счет того, что это главным образом бесперегрузочная технология. При этом общая стоимость или себестоимость товара сократится за счет транспортной составляющей на 5–10 процентов.

Значительно сократятся сроки перевозки. Контейнерные поезда в принципе могут двигаться со скоростью 2 тыс. километров в сутки, поэтому тут есть значительные возможности сокращения сроков перевозки.

Для реализации этой программы потребуются значительные инвестиции. Мы ведем работу с частными инвесторами, с бизнес-структурами, которые заинтересованы в этой работе. Кто-то может стать оператором маршрута, если имеет такие возможности. Кто-то станет оператором того или иного терминала. Кто-то заинтересуется бизнесом по формированию подвижного состава нового поколения, новых специализированных платформ. То есть это дает довольно мощный импульс к развитию частного предпринимательства в регионах.

**А.М. Козырев,**  
*председатель совета директоров ЗАО "Логика Логистики"*

## **Реализация логистических проектов на основе сетевого управления в регионах**

Уважаемые участники конференции! Создание сетевых логистических проектов — тема не новая. Сегодня мы уже многократно слышали о таких проектах от крупных операторов, крупных игроков на рынке транспортных услуг. Как показывает практика, таких проектов много, причем не только на федеральном уровне, но и на уровне региональном. Однако региональные проекты составляют порядка 60 процентов проектов, которые иницируются, но не реализуются.

Неделю назад состоялся большой российско-итальянский форум. Форум такого формата фактически впервые проходил в нашей стране. Я общался с представителями компаний транспортно-логистического сектора — партнеров компаний промышленного сектора. Практически, все наши коллеги-логистики высказывали пожелание, что в России нужен широкий перечень маршрутов, стабильные тарифы, унифицированный сервис. Такие предложения мы слышали от коллег из Германии и других стран.

Я остановлюсь кратко на двух проектах, весьма прагматичных. Об идеях этих проектов мы сегодня слышали, они нужны как инструментарий для ведения бизнеса. Летом прошлого года наш министр транспорта в ходе инспекционной поездки по трассе М5 — Урал, касательно существующего придорожного сервиса сказал замечательную фразу: "Этот Шанхай надо убрать". Сергей Борисович Иванов немножко развил эту мысль: "Мы должны малый и средний бизнес вывести на большую дорогу в хорошем смысле этого выражения".

Нельзя сказать, что ничего не делается, программы придорожного сервиса имеются в ряде регионов — в Ульяновской области, Алтайском крае и так далее. Однако мы хорошо знаем, какой сервис предоставляется на наших дорогах.

Учитывая, что 50 метров придорожной полосы являются неотъемлемой частью дороги, министр предложил создать типовую схему придорожного сервиса и особо учесть два момента: комфорт для водителей и безопасность.

Такие проекты придорожного сервиса есть, и, безусловно, реализация этих проектов возможна только на принципах государственно-частного партнерства. Бизнес готов эти объекты создавать, а государство должно создать управляющую компанию и спланировать реализацию такого проекта.

Второй проект — создание опорной сети придорожных центров инфраструктурного развития субъектов Российской Федерации. Коллега из Германии рассказывал, как это сделано в Европе. В Канаде и Америке такие объекты также существуют. Они находятся около федеральных дорог, примыкают к краевым, областным и районным центрам. Такие объекты мы называем точками бизнес-роста в регионах. Они иницируют экономические процессы, дают рабочие места, от этих объектов может начаться некое движение вперед.

Данный проект начал реализовываться на трассах Москва — Санкт-Петербург, Крым — Дон, но как бизнес-проект. Государство в этом проекте не участвует. Создать сетевой федеральный проект можно опять же только на принципах государственно-частного партнерства.

Наша компания является провайдером логистических услуг. Мы создаем так называемые цепочки поставок, то есть управляем движением грузов. Мы имеем порядка 1200 точек доставки по территории России и очень хорошо знаем ситуацию, знаем также, как работают наши коллеги в Европе.

Поэтому я абсолютно уверен, что эти прагматичные проекты — необходимый инструмент. Реализовав эти проекты, мы можем получить очень хороший эффект, в первую очередь в плане развития регионов.

**П.Ю. Конопов,**  
*президент коллегии аналитиков,  
член Экспертного совета при Комитете  
Государственной Думы по транспорту*

## **Развитие и интеграция транспортных информационно-управляющих систем и информационных сервисов как условие реализации экономического потенциала транспортного коридора "Запад — Восток"**

Добрый день, уважаемые коллеги! Когда мы говорим о транспортных коридорах, необходимо отметить, что два самых эффективных транспортных коридора — это Панамский и Суэцкий транспортные коридоры. На столь малой протяженности сконцентрированы такие средства, получить которые с помощью Транссибирской магистрали, транспортного коридора "Восток — Запад" (или "Запад — Восток") в настоящее время можно только мечтать.

Преодолеть конкурентное сопротивление существующих транспортных коридоров можно только одним способом: создав такие виды современных сервисов, которые позволят обеспечить прозрачность всех транспортных процессов, гарантированность доставки в срок, сквозной документооборот и так далее.

Чтобы все это могло состояться, необходимо создать условия для качественной организации, что обеспечивает построение информационной инфраструктуры. Эта информационная инфраструктура формирует те информационные потоки, которые позволят всем участникам транспортного проекта четко наладить взаимодействие и обеспечить прогнозируемые параметры транспортных операций.

Чтобы такая взаимоувязанная информационная инфраструктура могла развиваться, необходимо создать соответствующие условия. И в настоящее время мы пытаемся создать некие стимулы к тому, чтобы такая инфраструктура была построена.

Понимая, что существуют многочисленные инициативы в области построения систем и компонентов интеллектуальных транспортных систем и что этот процесс, с одной стороны, целесообразен, но, с другой стороны, инициирован многообразием субъектов, нам необходимо ввести некие регулирующие правила.

Сегодня в Государственной Думе в Комитете по транспорту ведется работа по подготовке законопроекта о национальной системе интегрального информационного обеспечения транспортного комплекса Российской Федерации.

Этим законом будет предусмотрено создание тех нормативных моделей и механизмов, которые позволят выстроить унифицированную систему, не прибегая при этом к ме-

тодам директивного управления, то есть двухъядерную систему взаимодействия государства и общественных структур, координирующих инициативы, с одной стороны, негосударственных субъектов развития информационной инфраструктуры транспорта, с другой стороны, государственных.

Не буду подробно останавливаться на том, какие конкретно вопросы регламентируются законопроектом. По этим вопросам можно обратиться к нам на сайт "Коллегия аналитиков", где есть транспортные проекты. Скажем, "Рация", концепция проекта закона, которая получила поддержку Комитета Государственной Думы по транспорту, Комиссии по антимонопольной политике. В настоящее время мы продвигаемся к майскому этапу, когда уже сформируем проект. Поэтому я призываю участников этого мероприятия поддержать нашу работу, помочь нам предложениями по совершенствованию проекта этого законодательного акта, чтобы мы получили четкие правила игры, по которым сможем выстроить информационную инфраструктуру, опору современных транспортных сервисов. С целью продолжения этой работы мы создали Ассоциацию интегрального информационного обеспечения транспортного комплекса. Если кому-то это интересно, можете включаться в работу. Буду рад сотрудничеству.

**Т.В. Кулакова,**  
*доктор экономических наук,  
профессор Государственного университета —  
Высшей школы экономики*

## **Процессный подход к развитию международных транспортных коридоров**

В развитии международных транспортных коридоров выделяются два подхода — функциональный и процессный. При функциональном подходе под международными транспортными коридорами понимается определенное направление/маршрут массовых перевозок пассажиров и грузов между центрами социально-экономической активности, которое обслуживается несколькими видами транспорта, способными обеспечить высокие скорости перевозки. Это направление/маршрут обладает развитой инфраструктурой, с помощью которой в полной мере реализуется интермодальная технология.

Таким образом, с точки зрения функционального подхода МТК рассматривается как совокупность элементов и связей между ними. Среди элементов МТК выделяют автомагистраль, железную дорогу, системы энерготрафика и телекоммуникационные каналы.

В целом это понятие отражает природу концентрирования грузо- и пассажиропотоков на определенных направлениях и удобства для организаторов движения в их "статической" деятельности. С этой точки зрения характеристиками развития МТК "Запад — Восток" выступают доля в отправлении грузов железнодорожным транспортом и доля в перевозке грузов автомобильным транспортом. Развитие транспорта в целом по транспортному коридору "Запад — Восток" не отличается однородностью, но при этом большая часть перевозок, осуществляемых по территории России, проходит через регионы, находящиеся на данном коридоре (рис. 1, 2).

Процессный подход состоит в том, что любая деятельность рассматривается как процесс, в котором используемые ресурсы входа преобразуются в выход (результат деятельности или процесса). Процесс определяется как совокупность взаимосвязанных ресурсов и взаимодействующих видов деятельности, преобразующих входы и выходы.

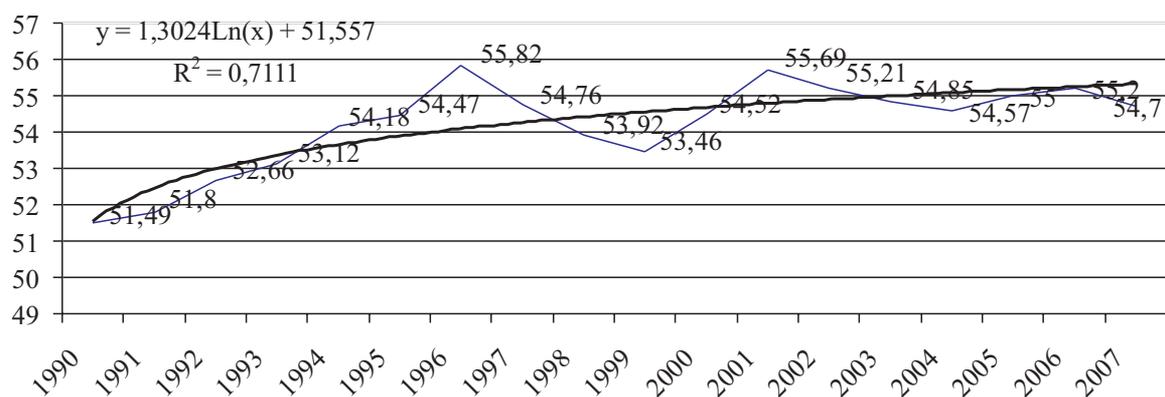


Рис. 1. Доля в отправлении грузов железнодорожным транспортом общего пользования субъектов Российской Федерации, расположенных на транспортном коридоре "Запад – Восток"

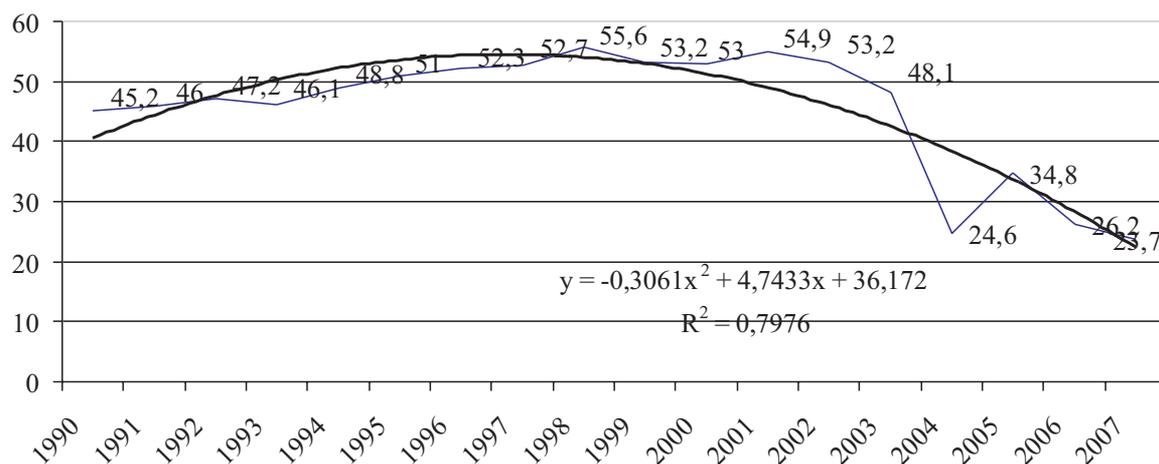


Рис. 2. Доля в перевозке грузов автомобильным транспортом отраслей экономики субъектов Российской Федерации, расположенных на транспортном коридоре "Запад – Восток"

Все процессы, обеспечивающие функционирование МТК, в зависимости от их вклада в это, подразделяются на следующие виды:

- 1) основные (базовые) процессы, которые осуществляют оказание транспортно-логистических услуг;
- 2) вспомогательные (обеспечивающие) процессы, которые создают необходимые условия для осуществления основных процессов;
- 3) процессы управления, которые выполняют организационные функции и направлены на повышение эффективности основных и вспомогательных процессов.

Входом процесса являются необходимые материалы и информация. Выходом процесса является услуга, ценностью и стоимостью которой определяется потребительский спрос на эту услугу.

В основу развития МТК должны быть положены принципы интеграции, оптимальности, иерархии и формализации.

Реализация принципа интеграции при развитии МТК предполагает принцип эффективного построения, в основе которого лежит функционирование взаимодействующих предприятий промышленности, энергетики, транспорта и торговли в едином ритме. Рационализация достигается, таким образом, благодаря получению синергетического эффекта или дополнительного дохода, возникающего в результате более высокой эффективности производственных и товаропроизводящих систем.

Принцип оптимальности подразумевает, что МТК должен развиваться и функционировать по наиболее подходящей траектории в данных условиях. При этом управленческие решения должны приниматься всегда таким образом, чтобы благодаря выбранной альтернативе на основе соотношения затрат и результатов осуществлялось бы достижение поставленных целей.

Реализация принципа иерархии требует упорядоченности и организованности между отдельными уровнями МТК по вертикали, что связано с информационными проблемами неполноты и асимметричности.

Принцип формализации нацелен на получение количественных и комплексных характеристик МТК. Показатели функционирования МТК могут быть классифицированы в соответствии с моделью на показатели входа, выхода, результатов и бизнес-процессов.

Для характеристики входа можно использовать показатель доли занятых в регионах, расположенных на транспортном коридоре.

Доля в общей численности занятых в регионах, расположенных на транспортном коридоре "Запад — Восток", в период с 1990 по 2007 год циклически увеличивается, неизменно составляя более 50 процентов (рис. 3).

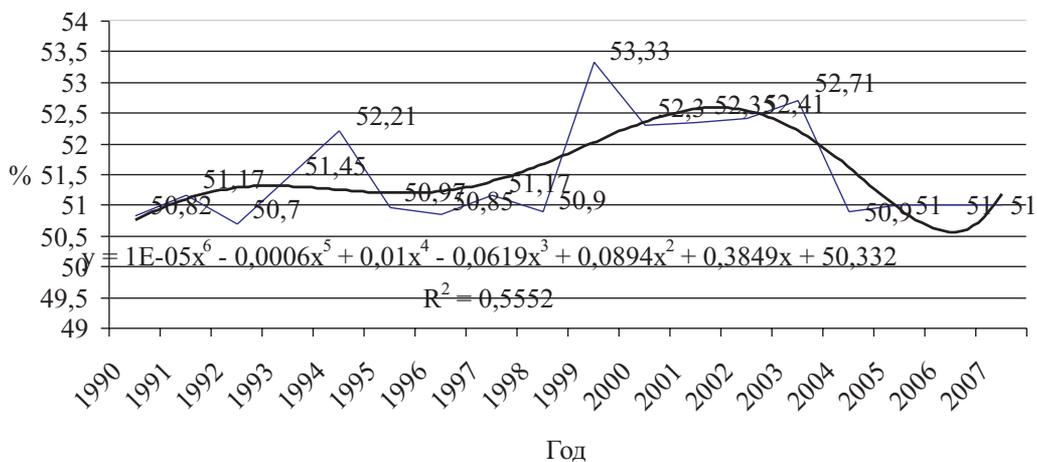


Рис. 3. Доля в общей численности занятых субъектов Российской Федерации, расположенных на транспортном коридоре "Запад — Восток"

А для характеристики выхода можно использовать показатель доли валового регионального продукта. Развитие МТК через повышение мобильности позволит сформировать точки экономического роста Российской Федерации, так как доля валового регионального продукта в регионах, расположенных на анализируемом транспортном коридоре, составляет более 60 процентов и постоянно растет (рис. 4).

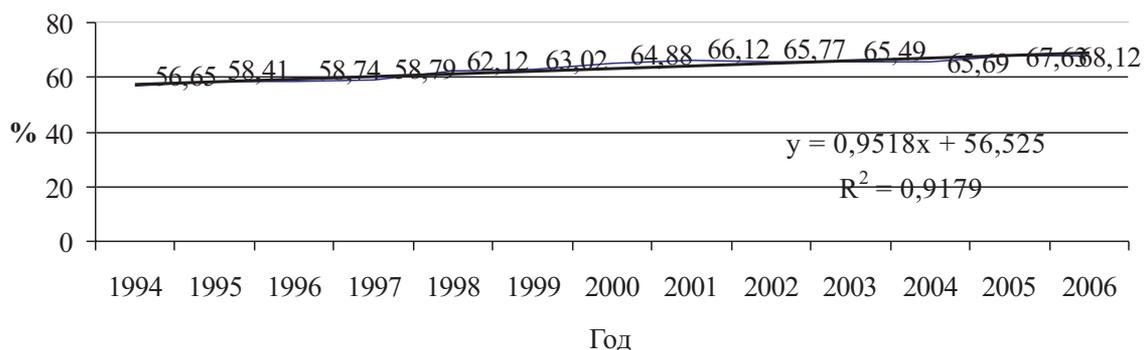


Рис. 4. Доля валового регионального продукта (валовой добавленной стоимости) по субъектам Российской Федерации, расположенным на транспортном коридоре "Запад – Восток" (РФ – 100 %)

В основе предлагаемого методологического подхода к развитию МТК лежат не элементы и не структуры, а процесс. Знания о процессах, происходящих при осуществлении транспортных услуг на международном транспортном коридоре, позволяют предсказывать и прогнозировать процессы его дальнейшего развития.

Согласно Дортмундской четырехстадийной модели формирование и управление на основе процессного подхода включает в себя четыре основных этапа:

- 1) интеграция всех партнеров цепи поставок для решения общих задач на основе организации межфирменных кооперационных отношений;
- 2) моделирование и реинжиниринг ключевых бизнес-процессов;
- 3) разработка принципов построения и структуры системы интегрированного планирования и управления;
- 4) разработка концепции информационных технологий.

Эти этапы положены в основу практики стран Евросоюза. Для создания оптимальной транспортно-логистической системы там рекомендуется:

- сосредоточение на взаимодействии узлов грузопотока, чтобы создавать лучшее планирование и интеграцию между существующими транспортными узлами вместо развития новых;
- планирование на национальном, региональном и местном уровнях должно проводиться совместно;
- управление и развитие логистическими парками осуществляется по моделям государственно-частного партнерства.

Модифицируя данную практику для МТК, следует отметить, что алгоритм развития может включать следующие этапы в соответствии с предлагаемой методологией:

- выявление свойств МТК на основе анализа существующих практик его применения и свойств функционирования;
- выдвижение гипотез о процессах, входящих в МТК;
- формирование модели механизмов и законов процессов МТК;
- разработка функциональной структуры процессов;
- конструирование формы МТК;
- экспертиза и оценка функционирования МТК на основе выявленных свойств.

Данный подход развивает проектную парадигму развития МТК. Транспортный коридор выступает типом интеграционного проекта.

*Н.П. Терешина,  
доктор экономических наук, профессор МИИТ,  
заведующая кафедрой "Экономика и управление на транспорте"*

## **Непрерывная подготовка экономических кадров — важный резерв активизации инновационного потенциала транспортного комплекса**

В целях активизации инновационного потенциала всего российского общества необходимо создание высокотехнологичной транспортной системы, основанной на принципиально новых инфраструктурных, организационных и экономических решениях. Интеграция в составе высокотехнологичной транспортной системы всех видов транспорта (железнодорожного, автомобильного, авиационного, речного и морского), создание универсальных транспортно-логистических, диспетчерских и транзитно-распределительных центров позволит на качественно новом уровне регулировать все грузовые и пассажирские потоки с оптимизацией соотношения "вид транспорта — маршрут — цена — скорость — качество". Приоритетное внимание следует уделить инвестиционным проектам и программам коренной модернизации транспортных и информационных сетей связи на основе магистральной оптико-волоконной системы, обеспечивающей интеграцию и взаимодействие всех регионов страны, а также стран ближнего и дальнего зарубежья (Восточной и Западной Европы, Ближнего и Дальнего Востока, Средней Азии).

Высокотехнологичная транспортная система значительно ускорит процессы перемещения и развития стратегических промышленных производств (энергетических, нефтехимических, металлургических, лесоперерабатывающих, машиностроительных производств, стройиндустрии и других) в районы Севера европейской части России, Сибири и Дальнего Востока, создания мощной экономической инфраструктуры (современных оптовых рынков, банковско-финансовых и иных структур), что позволит переориентировать сложившуюся схему внутренних и внешних миграционных потоков, благоприятно влияя на укрепление экономики и безопасности страны.

В условиях сохранения значительных масштабов государственного регулирования экономики реализация крупных национальных инфраструктурных проектов, в том числе в сфере транспорта, создание новых источников роста в сфере высоких технологий требуют проведения институциональных преобразований в области научно-технической и инновационной политики, совершенствования структуры финансирования инновационного цикла создания, производства и продвижения на рынок наукоемкой продукции. Для реальной активизации инновационной деятельности на основе создания комплексной системы ее стимулирования и мотивации требуется осуществление научно обоснованного комплекса мер по увеличению как бюджетного, так и внебюджетного финансирования образования и науки, внедрению эффективных налоговых, законодательных, кредитных, страховых и других инструментов поддержки научной и инновационной деятельности. Уже стало очевидным, что укрепление позиций России в мировом экономическом сообществе возможно лишь при обеспечении необходимого уровня конкурентоспособности российской экономики — как ее отраслей, организаций (компаний), так и их материальных и нематериальных активов, товаров и услуг на внутреннем и внешних рынках, при этом резервы ценовой конкурентоспособности уже практически исчерпаны.

Вовлечение России в процессы глобализации, отсутствие проработанного комплекса преференциальных мер поддержки отечественных производителей и защиты интеллектуального ресурса обуславливают чрезвычайную актуальность и острую необходимость кардинального решения проблем повышения конкурентоспособности национальной экономики. Актуальную позицию в этом процессе начинает занимать бизнес, однако менталитет новой бизнес-элиты пока не позволяет в полной мере связать ее интересы с долгосрочными вложениями в перспективные технологии, сферу науки и образования для

обеспечения всего комплекса базовых конкурентных преимуществ России. Известно, что в ведущих странах мира не более 5—10 процентов исследований имеют результаты, которые бывают немедленно востребованны рынком и оказываются коммерчески успешными. Однако существенную целевую государственную поддержку получают научные центры и технопарки, сконцентрированные, как правило, в университетских комплексах.

С позиций мирового опыта реформирования экономики и корпоративных трансформаций следует оценить роль и значение системы образования как сферы концентрации субъектов и объектов интеллектуальной деятельности, для которой огромное значение имеет создание научных школ, преемственность идей, формирование наиболее прогрессивной и социально-активной части населения.

Реформа российского образования на принципах Болонской конвенции не должна сводиться к решению задачи экономии бюджетных средств, направляемых для финансирования и развития сферы образования. Государственные вузы, и в особенности отраслевые школы высшего профессионального образования как мощная университетская компонента диффузии инноваций в реальном секторе экономики, играют решающую роль в реализации стратегии реформ, а недооценка этой роли может привести к необратимым изменениям и дальнейшему оттоку интеллектуального ресурса из сферы науки и образования.

В условиях жесткой конкуренции, быстрого изменения внешней среды бизнеса, запросов потребителей (работодателей), появления новых технологий, продуктов нельзя опираться только на знания, получаемые в рамках вузовской учебной программы. Необходимо сформировать у студентов потребность учиться на протяжении всей своей профессиональной жизни. Стандартные, даже самые современные программы высших учебных заведений в этом процессе не всегда оказываются достаточными. Во всем мире компании создают корпоративные учебно-научные центры, где сосредоточивают такие направления деятельности, как профильное обучение персонала, управление знаниями, проведение исследовательских проектов совместно с исследовательскими университетами.

Таким образом, в настоящее время образование по стандартам не может удовлетворить прагматичные требования корпораций, продиктованные соображениями экономической выгоды при подготовке творческих специалистов, ориентированных на саморазвитие и постоянную переподготовку.

При подготовке творческих специалистов-профессионалов сегодня является общепризнанным, что традиционное понимание профессионального образования как усвоения определенной суммы знаний, основанного на преподавании фиксированных предметов, является явно недостаточным и, более того, становится, по сути, тормозом на пути формирования инновационного мышления. Основой образования должны стать не только собственно учебные предметы, но и применение инновационных моделей образовательного процесса, включая навыки научной деятельности. Знания и методы познания, способности и умения, а также творческое владение ими необходимо соединить в органическую целостность системы подготовки современного специалиста. Таким образом, важными составляющими содержания образования должны стать учебный материал и новые образовательные технологии, создающие условия для формирования инновационного мышления.

Система подготовки специалистов для транспортного комплекса должна строиться на инновационных образовательных технологиях. Одной из таких форм подготовки специалистов является целенаправленное формирование у них определенных знаний, умений и методологической культуры в области стратегического планирования, бюджетирования деятельности компании, формирования приоритетов технической и кадровой политики, направленных на развитие инновационного мышления за счет современных методов обучения и наукоемких образовательных технологий на основе личностно ориентированных подходов.

Стремительное развитие экономики страны, глобализация мировых рынков, расширение внешнеэкономической деятельности железнодорожных транспортных предприятий России — это основные факторы, обуславливающие необходимость внедрения в учебный процесс новых образовательных технологий. Эти технологии должны быть направлены на изучение глобальных транспортных процессов в стране и мире, на освоение современных информационных систем в транспортной сфере, в том числе геоинформационных. Для обеспечения технической и методической поддержки таких инновационных программ обучения студентов и реализации программ повышения квалификации практических работников транспорта на кафедре "Экономика и управление на транспорте" МИИТа в рамках инновационной образовательной программы вуза создан учебно-методический центр "Моделирование транспортных коридоров" (Центр МТК).

Основой ресурсного обеспечения Центра МТК является интерактивный мультимедийный комплекс, включающий учебно-информационный стенд — моделирующую рельефную карту евразийских транспортных коммуникаций. Она используется для отображения международных транспортных коридоров, основных транспортных узлов и других объектов транспортной инфраструктуры, а также для моделирования транспортных процессов на карте Евразии. В рамках учебного процесса в Центре используются модели реальных геоинформационных систем и базы данных, используемые на железнодорожном и других видах транспорта.

Системный компьютерный комплекс позволяет работать с единой моделью транспортной сети и предназначен для графического отображения основных процессов, показателей работы и характеристик сети железных дорог. Использование этих технологий в учебном процессе дает студентам возможности моделирования реальных транспортных процессов в сфере экономики, управления и маркетинга на транспорте. Например, возможен анализ основных грузообразующих центров страны с учетом развития добычи и переработки сырья, причем с географической привязкой к транспортным узлам. Кроме того, возможно изучение центров зарождения массовых пассажиропотоков в сочетании с оценкой платежеспособного спроса.

Система помогает проводить маркетинговый анализ районов тяготения железных дорог, изучать современную транспортную инфраструктуру страны. В этой системе есть возможность смоделировать перспективную топологию железнодорожной сети — например, согласно Стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 года, учесть намечаемые антикризисные мероприятия и актуализировать решения.

Ключевыми обучающими функциями Центра является изучение и моделирование основных направлений массовых грузо- и пассажиропотоков с учетом пропускной и провозной способности железнодорожного транспорта, включая транспортные коридоры, логистического взаимодействия основных видов транспорта в портах, подходах к ним, погранпереходах, крупных складских терминальных системах.

Приоритетным направлением научно-методической работы транспортных вузов является разработка методов моделирования технико-экономических параметров транспортных коридоров, оценки эффективности создания, функционирования и развития логистических систем, оценки конкурентоспособности, а также разработка предложений по созданию новых транспортных коридоров и модернизации приоритетных направлений перевозок.

Таким образом, использование в учебном процессе экономических кафедр транспортных вузов комплекса инновационных образовательных технологий обеспечит качественно новый уровень подготовки менеджеров-экономистов и маркетологов в транспортных вузах, способных сразу же включиться в производственный процесс на местах трудоустройства, готовых работать с самыми современными информационными управляющими системами.

**П.В. Метелкин,**  
*доктор экономических наук,*  
*профессор Государственного университета управления*

## **Формирование автодорожной сети в системе международных транспортных коридоров**

При обсуждении МТК часто первостепенное место занимает проблема формирования транзитных потоков по территории России. Однако не менее важной, а может быть, и первостепенной, является задача использования МТК для развития прилегающих к ним регионов нашей страны.

Автомобильные дороги — главное звено транспортной инфраструктуры — играют огромную роль в вопросах социально-экономического развития. Более 80 процентов всех перевозимых в России грузов и 50 процентов пассажиров перевозятся по автомобильным дорогам. Кроме того, любой груз, за исключением энергетических и ряда сырьевых грузов, каким бы видом транспорта он ни поставлялся, на конечном этапе доставляется непосредственному потребителю автотранспортом по автодорогам. Поэтому вся система жизнеобеспечения населения продуктами питания, медикаментами и другими товарами первой необходимости рассчитана на использование автомобильных дорог.

Автодороги остаются нашей общенациональной проблемой и важнейшим фактором прогресса, от которого зависит реализация президентских программ модернизации народно-хозяйственного комплекса и повышения качества жизни населения страны.

Реализованная в период 1995—2000 годов президентская программа "Дороги России" позволила не только сохранить работоспособность дорожной сети страны, но и заметно увеличить ее протяженность, которая за эти годы возросла с 519 до 584 тыс. километров. Было отремонтировано свыше 183 тыс. километров дорог и 290 километров мостов. Автодорожная сеть общего пользования на сельскохозяйственных территориях благодаря ремонтным работам и реконструкции увеличились более чем на 47 тыс. километров.

Однако парк автотранспортных средств развивался значительно быстрее, чем расширялась автодорожная сеть, что и явилось главной причиной хронических заторов на автодорогах, особенно на подходах к крупным транспортным узлам и в улично-дорожных сетях больших городов. По оценочным расчетам НИИАТ, суммарный внутранспортный ущерб от функционирования автомобильного транспорта составляет не менее 600 млрд. рублей в год, в том числе от перегрузки дорожной сети — 108 млрд. рублей, или 18 процентов суммарного ущерба.

Остаются нерешенными многие важные вопросы надежного финансирования строительства и модернизации автодорог, а также нормативно-правового обеспечения их функционирования и развития.

В программах автодорожного строительства остаются неясными перспективы модернизации и развития автодорог и других элементов инфраструктуры на субрегиональном уровне, то есть в зонах тяготения крупных транспортных узлов и больших городов. Отсутствуют официальные методики технико-экономических обоснований и оценки эффективности различных вариантов территориальной организации автодорожной инфраструктуры на уровне муниципальных образований.

Автомобильный транспорт в нашей стране сталкивается с научными и практически задачами, требующими комплексного решения. К ним следует отнести надлежащее развитие автодорожной инфраструктуры. Достигнутый уровень развития инфраструктуры, в первую очередь дорожной сети, значительно отстает от темпов автомобилизации и не соответствует современным нормам и условиям эффективного функционирования

автомобильного транспорта. Значительно снизилась роль таких важнейших регуляторов в осуществлении государственной политики на автотранспорте, как лицензирование и сертификация услуг. Неудовлетворительно решаются вопросы развития легкового таксомоторного транспорта, обеспечения транспортных потребностей населения в сельской местности, повышения конкурентоспособности российских перевозчиков на международном транспортном рынке.

Ухудшилось взаимодействие автомобильного транспорта с другими видами транспорта, слабо развиваются мультимодальные пассажирские перевозки. Угрожающих размеров достигло негативное влияние автомобильного транспорта на окружающую среду и безопасность дорожного движения.

В настоящее время дорожное хозяйство Российской Федерации представляет собой единый производственно-хозяйственный комплекс. В него входят все автомобильные дороги общего пользования Российской Федерации, более 3000 организаций с общей численностью работающих около 750 тысяч человек, осуществляющих обследование, изыскания, проектирование, строительство, реконструкцию, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них, проведение научных исследований, подготовку и переподготовку кадров, изготовление и ремонт дорожной техники, добычу и переработку нерудных материалов, а также иную деятельность, связанную с ремонтом, содержанием, реконструкцией и строительством автомобильных дорог общего пользования и дорожных сооружений.

В условиях рыночной экономики автодороги общего пользования являются не только транспортными артериями, обеспечивающими пропуск потоков народно-хозяйственных грузов и перевозку пассажиров. По мере развития автомобилизации они постепенно становятся "средой обитания" для домашних хозяйств России, выполняя функции основного связующего звена во всех сферах жизни. Без них сегодня невозможен плодотворный труд и отдых десятков миллионов граждан.

Следует также признать, что процесс автомобилизации нашего населения протекает стихийно, государством контролируется слабо, практически не регулируется. Такое положение было характерно и для других стран на начальных этапах их автомобилизации. Однако если мы не учтем печальный опыт этих стран, то Россия уже скоро столкнется с масштабными проблемами, на решение которых экономически развитым странам потребовались десятки лет и сотни миллиардов долларов. Поэтому минимизация потерь от автомобилизации — одна из приоритетных и неотложных наших национальных задач.

Важно максимально использовать в российских условиях чужой опыт, причем не "вообще", абстрактно, а решая реальные проблемы. Но сделать это можно лишь в рамках последовательной государственной политики, имеющей массовую общественную поддержку.

Российское общество и государство уже не могут ограничиваться теми локальными и разрозненными управляющими и регулирующими воздействиями по отдельным аспектам автомобилизации, которые делаются сейчас. Такой подход не будет адекватным ответом на вызов, с которым столкнулись крупные российские города. Должна быть выработана последовательная государственная политика, а также подготовлено соответствующее общественное мнение в этой сфере, учитывающие объективные изменения и в экономике, и в образе жизни людей.

Государство и муниципальные органы власти должны четко заявить, что они контролируют и направляют процессы развития транспорта, реализуют концепцию устойчивого развития страны, ограждая общество от негативных последствий автомобилизации.

При этом необходимо активное формирование системной правовой базы автомобилизации, регулирующей все аспекты приобретения, эксплуатации и утилизации автомобиля, как принадлежащего домохозяйству, так и используемого с деловыми целями.

Низкий технический уровень, несоответствие параметров дорог размерам движения, перегрузка отдельных участков дорог — все это приводит к снижению средней скорости движения. Только за счет средних скоростей движения в России, которые на наших дорогах более чем вдвое ниже по сравнению с европейскими странами (около 80 км/час), значительно возрастают затраты на перевозку грузов. Неровность покрытия, которая на большей части наших дорог оценивается как очень высокая, увеличивая транспортные издержки, снижает конкурентоспособность отечественных товаров на внешних рынках.

Более половины дорог имеют недостаточную прочность дорожного покрытия. Российские автомобильные дороги в основном строились под нагрузку на ось 6 тонн и не способны воспринимать нагрузки от современных большегрузных автомобилей (только около четверти всех дорог с твердым покрытием рассчитаны на осевую нагрузку 10 тонн). Поэтому рост доли большегрузных автомобилей и объемов перевозок на них, наблюдаемый в последнее время (доля сверхтяжелых грузовых автомобилей более 40 процентов), приводит к повышению износа покрытий.

Все большую нагрузку получает и сеть ведомственных и частных автомобильных дорог, построенная в условиях плановой экономики за счет средств различных министерств и ведомств, промышленных предприятий, колхозов и совхозов и находящаяся в их ведении. Ведомственные дороги обеспечивают транспортные связи с малыми населенными пунктами, а также транспортные связи различных производств и являются по своему характеру технологическими. Протяженность ведомственных дорог составляет одну треть от общей сети автомобильных дорог России, и на них приходится примерно четверть перевозочной работы автотранспорта.

Бездорожье и низкий уровень развития дорожной сети аграрных территорий остаются острой национальной проблемой и оказывают крайне негативное влияние на социально-экономическое развитие регионов и страны в целом.

Состояние дорог, находящихся в собственности субъектов Российской Федерации, на долю которых приходится 91,9 процента всей протяженности дорог общего пользования, значительно хуже, чем состояние дорог федеральных. Почти 10 процентов их общей протяженности приходятся на грунтовые дороги, состояние и эксплуатация которых зависят от погодных условий, а 30 процентов — на дороги с гравийным, щебеночным, шлаковым и булыжным покрытием, которые подвергаются быстрому разрушению и требуют частого ремонта.

Кроме указанных, существует примерно столько же грунтовых автомобильных дорог, проезд по которым в период весенне-осенней распутицы полностью или частично прекращается, и официальной статистикой работа этих дорог не учитывается.

Техническое состояние местных автомобильных дорог в целом можно охарактеризовать как критическое. По данным обследований, больше половины из них имеют недостаточную прочность дорожных одежд.

Конфигурация территориальных автомобильных дорог в подавляющем большинстве регионов представляет собой древовидную структуру и не имеет необходимой системы дублирующих или обходных участков — условий эффективного использования транспорта. В своем развитии эти дороги, по мнению специалистов, отстают от мирового уровня на 40–50 лет.

Важной технико-эксплуатационной характеристикой сети путей сообщения является плотность автодорог. Плотность дорог довольно дифференцирована по регионам и отдельным территориям России. Она колеблется от 184 км/1000 кв. км в Центральном федеральном округе до 5,5 км в Дальневосточном федеральном округе. Наименее развита дорожная сеть в азиатской части России. Низкая плотность и отсутствие надежных дорог на Урале, в Сибири и на Дальнем Востоке приводит к разобщенности территорий, ущемляет права граждан на свободу передвижения, ведет к большим экономическим потерям.

Плотность дорог на Севере — 3,2 км/1000 кв. км, что в 10 раз ниже, чем в среднем по России. В районах Крайнего Севера и на приравненных к ним территориях, площадь которых составляет две трети территории России, общая протяженность автомобильных дорог составляет около 140 тыс. километров, в том числе 67 тыс. километров — дорог с твердым покрытием.

Отсутствие развитой низовой сети автомобильных дорог — одна из главных причин деградации села. Одним из следствий недостаточной развитости дорожной сети страны, ее неспособности обеспечить даже минимально необходимые уровни подвижности населения стала гипертрофированная урбанизация, породившая сложные проблемы социального, демографического и иного характера.

Показатель плотности автодорог на 1 тысячу жителей Российской Федерации также один из самых низких в мире. Сравнительный анализ плотности автомобильных дорог на европейской территории России в 6 раз меньше, чем в Латвии, в 5 раз меньше, чем в Эстонии, в 3 раза меньше, чем на Украине. Отечественные дороги значительно уступают зарубежным не только по техническому состоянию и обустройству, но и по уровню обслуживания пользователей. На автодорогах страны не хватает автозаправочных станций, станций технического обслуживания, мотелей, гостиниц, кафе, магазинов и других предприятий сферы обслуживания, что повышает утомляемость водителей и сдерживает развитие туризма.

Из-за плохого состояния дорог возникает парадоксальная ситуация: чем лучше автомобиль, тем хуже он используется, так как полностью использовать хорошие технические возможности современных автомобилей на плохих дорогах невозможно.

В условиях интенсивной автомобилизации страны наблюдается устойчивая тенденция нарастания дефицита пропускной способности федеральной дорожной сети, в первую очередь на подходах к крупным и крупнейшим городам, а также к основным транспортным узлам. Средняя скорость движения падает до 40 км/ч, что приводит к значительным экономическим потерям. Стоимость перевозок из-за низкой скорости доставки увеличивается на 30—50 процентов. Себестоимость перевозок почти в 1,5 раза, а расход горючего на 30 процентов превышают аналогичные показатели в развитых зарубежных странах. На дорогах в районах зоны Севера себестоимость автомобильных перевозок в 5—10 раз выше, чем на дорогах с усовершенствованным и твердым покрытием в Центральной части России. Удельный вес транспортных затрат в себестоимости отечественной продукции достигает 50 процентов, что делает ее неконкурентоспособной как на мировом, так и на отечественном рынке.

Известно, что объемы движения на автомобильных дорогах значительно возрастают с приближением к городам, и тем в большей мере, чем крупнее город.

Размещение и эксплуатационно-технические характеристики автомобильных дорог в транспортных узлах зависят от большого количества разнообразных факторов, объединяемых обычно широким понятием "местные условия". Но в характеристике "местных условий" можно выделить, кроме исторических и природных (геофизических), следующие основные группы факторов, играющих наиболее важную роль в формировании и развитии автодорожного узла:

- категория, размеры и планировочная характеристика города, находящегося в зоне транспортного узла;
- состав и размеры движения по автомобильным дорогам в пределах транспортного узла и по магистральной уличной сети города;
- общие требования по обеспечению безопасности и удобств автомобильного движения и по снижению неблагоприятных его воздействий на условия жизни в прилегающих к дороге зонах застройки.

На сибирских узлах необходимо остановиться отдельно, так как их формирование носило специфический характер. Значительные и крупные города в этой части страны

образовались на больших водных путях и, как правило, на пересечении их с железнодорожными магистралями, причем почти все они расположились на значительном расстоянии друг от друга. В связи с этим роль автодорожного транспорта в дальних сообщениях Сибири была и все еще остается незначительной, и основное развитие узлов в транспортном отношении шло за счет магистрального водного и железнодорожного транспорта. Вследствие этого развитие автодорожной сети в сибирских транспортных узлах задерживалось до самого последнего времени. По мере развития промышленности и особенно в связи с освоением целинных земель и нефтегазоносных районов Западной Сибири в этих районах стали развиваться дальние и местные автомобильные сообщения.

Теория и практика развития автодорог показывает, что на выбор проектно-плановых решений при развитии автодорожной инфраструктуры на уровне транспортных узлов, представляющих собой структурно целостные территориальные образования, влияют различные факторы технико-эксплуатационного, экономического, социального, градостроительного, исторического и, не в последнюю очередь, природно-географического характера. Не все эти факторы поддаются стоимостной оценке, что затрудняет выбор оптимальных управленческих решений.

Важной особенностью развития автодорожной инфраструктуры на субрегиональном уровне следует считать ее тесную зависимость от инфраструктурных элементов других видов транспорта, размещения жилой и промышленной застройки, численности населения города или городской агломерации, тяготеющей к транспортному узлу, от ее планировочных особенностей, народно-хозяйственного профиля и т. д. В результате автодорожная инфраструктура развивается не как самостоятельный комплекс, а как одна из важнейших составных частей транспортного узла.

В настоящее время более четверти от общей протяженности федеральных автомобильных дорог общего пользования, в первую очередь на подходах к крупным городам, работают в режиме перегрузки. Эта проблема особенно обостряется в летний период, когда интенсивность движения превышает среднегодовую суточную на 20–30 процентов, и возникают многокилометровые транспортные пробки.

Развитие дорожной инфраструктуры требует значительных инвестиций. Сокращение затрат на эксплуатацию и развитие автомобильных дорог и других объектов транспортной инфраструктуры требует организации постоянных наблюдений (мониторинга) за динамикой дорожного движения и загрузкой производственных мощностей.

Для накопления надежной статистики перевозок, без чего крайне затруднителен выбор рациональных вариантов схем территориальной организации дорожной инфраструктуры, необходимо внести принципиальные изменения в систему сбора, накопления и обработки информации о дорожном движении.

Неплохо, что до сих пор сохраняются некоторые прежние принципы государственного статистического контроля за работой предприятий автотранспорта по принятым формам первичного учета с использованием средств перевозчиков и за их счет. Однако нельзя не считаться с тем, что в отрасли произошли существенные изменения. Значительно ослаблен государственный контроль за качеством статистической информации, предоставляемой перевозчиками. Отдельные группы перевозчиков частично или полностью освобождены от государственной статистической отчетности. Большинство перевозчиков не имеет материальных возможностей и заинтересованности в обработке документов первичного учета для целей государственной статистики. Наконец, на автотранспорте широко распространены "неформальные" схемы взаиморасчетов с клиентурой, не отражаемые в документах первичного учета.

Со схожими проблемами столкнулись в свое время все развитые европейские страны с рыночной экономикой. Для ее решения были разработаны и успешно используются методы статистического наблюдения, представляющие собой компромисс между интереса-

ми государства, желающего знать все, и интересами перевозчиков, желающих быть максимально закрытыми для государства.

В 2000 году в пяти регионах Российской Федерации по поручению Министерства транспорта Российской Федерации Государственным научно-исследовательским институтом автомобильного транспорта совместно с Российской транспортной инспекцией был проведен эксперимент по созданию системы постоянного наблюдения (мониторинга) за рынком перевозок грузов автомобильным транспортом, соответствующей европейским стандартам.

Мониторинг основан на проведении выборочного обследования работы грузовых автомобилей. Обследованию подлежит около 10 процентов имеющегося парка. Каждый автомобиль обследуется в течение всего одной календарной недели в году. При этом за каждый из этих дней перевозчику необходимо представить информацию о всех выполненных езках. Для целей обследования используется специально разработанная анкета, выполненная в форме бортового журнала водителя.

Основными отличиями данного метода сбора статистической информации являются:

1. Использование единой системы показателей для всех групп перевозчиков независимо от их организационно-правовой формы и осуществляемого вида деятельности.
2. Возможность организации контроля за достоверностью информации на всех стадиях ее сбора и обработки.
3. Значительная экономия материальных и трудовых ресурсов по сравнению с применяемыми сегодня методами сплошного обследования.
4. Организация обработки первичной информации не силами перевозчиков, а силами органов, осуществляющих статистическое наблюдение.

Результаты мониторинга дают возможность ответить на некоторые весьма важные вопросы, например:

- соответствуют ли темпы обновления парка нормативным требованиям;
- насколько эффективно используются автотранспортные средства и основные материальные ресурсы;
- в каких секторах рынка наблюдается дефицит или избыток провозных возможностей;
- в достаточной ли степени обеспечены работой профессиональные перевозчики, чтобы обновлять свой подвижной состав в условиях сложившейся налоговой системы и ценах на автотранспортные средства;
- каким должен быть оптимальный размер вмененного дохода для тех групп перевозчиков, которые охвачены соответствующей системой налогообложения.

Таким образом, система мониторинга не только позволяет ликвидировать многие проблемы в современной автотранспортной статистике, но и может стать дополнительным источником информации для местных органов исполнительной власти.

Аналогично может быть организован мониторинг в сфере автомобильных пассажирских перевозок, если не в полном объеме, то хотя бы с охватом лишь автотранспортных средств общего пользования. Задача здесь может решаться путем использования научных разработок, имеющихся в нашей стране и за рубежом. Речь идет о так называемых информационных транспортных системах, создание которых позволяет в нужное время принимать рациональные управленческие решения, в том числе по развитию автодорожной сети. Только рациональное сочетание в государственной политике мероприятий по развитию МТК и автодорожной сети позволит выполнить задачу превращения МТК в важнейший фактор экономического и социального подъема депрессивных регионов нашей страны.

## **Повышение конкурентоспособности транспортного коридора "Восток — Запад" в контексте укрепления экономической безопасности России**

В соответствии с определением понятие "экономическая безопасность" имеет две составляющие: эффективное функционирование национальной экономики и разумная независимость при принятии и реализации экономических решений. Государственная стратегия экономической безопасности Российской Федерации имеет внешнеэкономическую направленность, которая "заключается в эффективной реализации преимуществ международного разделения труда, устойчивости развития страны в условиях ее равноправной интеграции в мирохозяйственные связи, недопущении критической зависимости России от зарубежных стран или их сообществ в жизненно важных вопросах экономического сотрудничества".

В связи с этим одним из направлений укрепления позиций России в мировом экономическом сообществе является использование потенциала ее географического положения как транспортного моста между Европой и Азией. Реализация данного потенциала возможна через создание четко функционирующей системы экспорта транспортных услуг — перевозки внешнеторговых грузов российских предприятий, транзитные перевозки грузов иностранных грузовладельцев и предоставление транспортной инфраструктуры страны иностранным перевозчикам.

Перечисленные направления экспорта транспортных услуг могут быть развиты на базе системы международных транспортных коридоров. Главнейший из них для России — коридор "Восток — Запад", основой которого является Транссибирская магистраль (ТСМ).

В качестве целей развития транспортного коридора "Восток — Запад" в рамках укрепления экономической безопасности страны можно обозначить улучшение транспортного обслуживания международных связей, в том числе создание благоприятных условий для привлечения на национальные транспортные коммуникации транзитных перевозок, а также повышение конкурентоспособности российских товаропроизводителей и транспортных предприятий на мировых товарных и фрахтовых рынках. Все это в конечном счете позволит увеличить национальный доход страны.

Конкурентные преимущества российской транспортной системы в сфере транзитных перевозок зависят от комплекса внутренних и внешних факторов, причем как позитивно, так и негативно влияющих на них. Влияние внутренних факторов обусловлено экономико-технологическим потенциалом транспортных предприятий (технические, технологические, финансовые, кадровые, информационные и прочие ресурсы).

Транзитные перевозки в более значительной степени, чем внутренние, подвержены влиянию факторов внешней среды. Это и нестабильная конъюнктура мировых рынков, и сложность взаимоотношений с другими государствами, и внутренняя политика руководства страны, направленная на развитие определенных отраслей хозяйства. Ситуация на рынке транзитных перевозок осложняется еще и тем, что приходится испытывать конкуренцию со стороны иностранных транспортных предприятий, работающих в большинстве случаев в более льготных условиях. Либерализация рынка транспортных услуг в стране (после неизбежного вступления в ВТО) еще больше осложнит данную ситуацию.

Рынок международных транспортных услуг сегодня требует глубокого переосмысления подходов к самой технологии перевозочного процесса. Упор делается на внедрение

логистических технологий, которые основаны на интеграции всех участников процесса перевозки в единую непрерывную цепь, координируемую единым управляющим центром. В этих условиях конкурентными преимуществами в большей степени обладают те субъекты транспортного рынка, которые имеют не столько развитую, сколько сконцентрированную на основных грузонапряженных направлениях современную инфраструктуру и перевозочные мощности.

Особенности формирования конкурентных отношений на транспортном рынке зависят от стадий развития конкуренции. Эти стадии различаются по специфическим источникам достижения конкурентоспособности на рынке. Можно выделить четыре особые стадии конкурентоспособности транспортного предприятия, соответствующие четырем движущим силам, или стимулам, определяющим его развитие в отдельные периоды времени. Это факторы производства, инвестиции, нововведения и экономико-технологический потенциал.

До настоящего времени транспорт России в основном вел конкурентную борьбу на рынке транзитных перевозок лишь за счет низкой цены факторов производства, что является первой стадией в развитии конкурентоспособности. Хотя это и говорит о большом потенциале российских транспортных предприятий, однако не может стать основой для достижения прочных конкурентных позиций на мировом транспортном рынке. Необходим переход на более высокие уровни конкурентных отношений — на уровень конкуренции за счет инвестиций и инноваций.

Инвестиционная привлекательность российской транспортной системы в целом и системы транзитных перевозок в частности определяется в первую очередь нормой прибыли, которую может обеспечить отрасль потенциальным инвесторам. Немаловажное значение имеет система гарантий, в том числе государственных, национальным и иностранным инвесторам, направляющим свои капиталы в развитие инфраструктуры транзитных перевозок на территории России.

Создание и поддержание благоприятного инвестиционного климата становится предпосылкой внедрения в процесс транспортировки прогрессивных транспортно-технологических систем, что предполагает переход на стадию конкуренции за счет инноваций.

Сегодня центр тяжести в конкурентных отношениях на мировом рынке, особенно в секторе транспортных услуг, все больше смещается в сферу НИОКР, научно-технического лидерства, интеллектуального потенциала. При этом промежуток времени, через который принципиально новые или улучшенные виды транспортных услуг предлагаются потребителям, все более сокращается.

Конкурентные преимущества, обусловленные внедрением инновационных решений на основе результатов научно-технического прогресса на транспорте, позволяют транспортному предприятию на определенный промежуток времени достичь условно-монопольного положения в отдельном сегменте рынка перевозок.

Успех в конкурентной борьбе на рынке транзитных перевозок может быть обеспечен лишь при обоснованном подходе к формированию стратегии усиления конкурентных преимуществ, включающей совокупности правил и методов завоевания, сохранения и расширения позиций на рынке транспортных услуг. Для поддержания и усиления конкурентных преимуществ необходимо расширение источников их формирования.

Для оценки реальных возможностей достижения успеха в конкурентной борьбе за долю рынка транзитных перевозок российские транспортные предприятия должны придавать большее значение анализу своих сильных и слабых сторон, разрабатывать меры и средства, за счет которых они могли бы повысить свою конкурентоспособность. Эти меры можно сгруппировать по следующим направлениям:

обеспечение высоких технико-экономических и качественных показателей, создающих приоритетность транспортной продукции в условиях межстрановой конкуренции на рынке транспортных услуг;

повышение качества транспортного обслуживания с целью более полного учета требований клиентуры;

анализ преимуществ и недостатков перевозок-аналогов на других видах транспорта и на альтернативных зарубежных маршрутах доставки с последующим использованием результатов для повышения своей конкурентоспособности;

дифференциация транспортной продукции (как по способам перевозки, так и по уровню качества), обеспечивающая относительно устойчивое предпочтение различных групп потребителей в условиях сегментации рынка;

воздействие непосредственно на грузоотправителя, ведение адресной неценовой политики привлечения грузов, проведение активной рекламной деятельности, работа по поддержанию благоприятного имиджа российских транспортных предприятий на внешних рынках, создание сети представительств в местах зарождения и погашения основных внешнеторговых грузопотоков.

Комплекс предложенных мер следует рассматривать в двух плоскостях: во-первых, как средство формирования оперативных конкурентных преимуществ, во-вторых, как необходимое условие достижения стратегической (перспективной) конкурентоспособности.

В целом для формирования стратегии развития конкурентных преимуществ российской транспортной системы в сфере транзитных перевозок необходимо обеспечение резерва производственных мощностей, финансовых ресурсов, научно-технического потенциала.

В то же время развитие системы транзитных перевозок, ее организационной и инфраструктурной составляющих должно проводиться с некоторым опережением развития мировой торговли. Оперативные и стратегические прогнозы изменения объемов, структуры, географических направлений товаропотоков в мировой экономике позволят постепенно создать запас транспортных мощностей на перспективных транзитных маршрутах, в первую очередь в транспортном коридоре "Восток — Запад".

***Н.И. Рыжков,***  
*председатель Комиссии Совета Федерации*  
*по естественным монополиям*

## **Заключительное слово**

Уважаемые участники конференции! На нашей конференции мыслей высказано очень много, и хотелось бы увидеть какую-то реакцию на них. Но это, по-видимому, нереально, не надо делать скоропалительные выводы.

Наша Комиссия по естественным монополиям (кстати, самая большая комиссия в Совете Федерации) занимается железнодорожным, авиационным транспортом, портами, связью, дорогами и так далее. В каждом отдельном случае мы рассматриваем многие проблемы. Допустим, реформирование железнодорожного транспорта. Мы все время держим руку на пульсе. Только благодаря нашим общим усилиям в ходе реформирования не был разрушен железнодорожный транспорт. Мы не позволили сделать того, что в свое время сделали с гражданской авиацией — ее бездумно разрушили. Прошло 15 лет, и мы до сих пор ничего не можем сделать. Было 400 компаний, сейчас — 180. У одной компании — колесо, у другой — крыло и так далее, полная неразбериха, я уже не говорю о региональной авиации. А что такое Россия без авиации? Это не Россия, это ничего.

Занимаясь отдельными вопросами, находящимися в ведении нашей комиссии, мы понимали, что сегодня возникли совершенно другие проблемы, и их надо решать.

Проблемы эти связаны не с тем, как везти груз, какой будет тепловоз и так далее, а с философией перевозок, философией развития экономики, и не только нашей страны, но и других стран. Потому что все в мире взаимоувязано. И этот экономический кризис показал, как мы все зависим друг от друга. Я считаю, что мы вели подготовку этого вопроса совершенно правильно, и тему мы выбрали совершенно правильной. Мы взяли, может быть, один аспект, а на самом деле вышли на совершенно другой уровень. Потому что нельзя говорить, что все вопросы экономики и транспорта касаются только Транссибирской магистрали, проблематика гораздо шире, и мы сегодня слышали очень много интересных в этом плане докладов.

Хочу рассказать, как 18 лет назад я был в Сингапуре с официальным визитом. Нам захотели показать портовый комплекс. Там огромнейшие склады, контейнеры, механизмы, краны и так далее. Думаю: зачем они притащили меня сюда, что я, не видел кранов?

А потом оказалось, что там используется современнейшая методика, введено программное управление, и даже соседний Таиланд и другие государства не разгружали у себя грузы, а привозили их в Сингапур, делали переработку и потом уже развозили по другим регионам. И они считали, что это выгодно. Это было 18 лет назад. Сегодня мы слышали доклад доктора Вагенера и знаем, что это уже совершенно другой класс.

Мы понимали, что нам надо вникнуть в эту проблему поглубже, разобраться, что же происходит в нашей стране. Я считаю, что мы сегодня достигли тех целей, которые преследовали. Мы сегодня слушали представителей и федеральных служб, и государственных, если можно так сказать, компаний. И мы правильно сделали, Виктор Константинович, что пригласили представителей регионов, они с горечью говорили о тех недостатках, которые сегодня имеются.

Хочу поблагодарить всех за то, что у нас очень плодотворно прошла конференция. Мы думаем сделать так. У нас серьезный материал, надо взять все ценные предложения, систематизировать их.

Надо идти по двум направлениям.

Первое — выбрать все, что касается государства. Без государства мы не обойдемся, как бы ни критиковали его. Потому что государство есть государство, оно обязано защищать и развивать те или иные сферы нашей жизни. Обратите внимание, в сегодняшнем докладе по Германии в первую очередь говорится: "государство", а потом уже: "частные инвестиции", "частный сектор" и так далее. Мы сформулируем предложения, договоримся с министром Левитиным и или сами будем выходить с законодательным предложением, или это сделает Государственная Дума.

Второе направление — это вопросы, которые нам надо решать с вами. Государство не будет их решать, залезать в какие-то частности. Да и правильно это. Дай Бог, чтобы государство взяло на себя решение тех вопросов, что полагается решать ему, государству. А десятки проблем мы способны решать вместе с вами.

Не скрою, может быть, где-то раскошелиться вам придется. Если хочешь получить хороший продукт, значит, надо нанимать тех людей, которые способны хорошо работать. Я не пугаю вас, просто предупреждаю.

Поэтому нам надо поработать с компаниями, чтобы решить множество проблем.

Еще раз хочу сказать вам спасибо, будем действовать так, как договорились.

## РЕКОМЕНДАЦИИ международной научно-практической конференции "Транспортные коридоры в инновационном развитии экономики регионов"

Участниками Международной научно-практической конференции **обсуждены** проблемы развития и укрепления партнерских отношений между участниками рынка транспортно-логистических услуг на основе нормативно-правового обеспечения развития инфраструктуры транспортного коридора "Запад — Восток";

**рассмотрены** ключевые вопросы обеспечения законодательной поддержки усилий государства и бизнеса, направленные на реализацию транзитного потенциала России и социально-экономическое развитие регионов страны;

**выделены** приоритетные бизнес-проекты развития инфраструктуры на основе мультимодальных перевозочных и логистических систем с учетом внедрения современных технологий, новой транспортной техники российского и иностранного производства;

**предложены** механизмы взаимодействия органов государственной власти Российской Федерации и бизнес-организаций, направленные на развитие транспортного потенциала Российской Федерации в условиях финансово-экономического кризиса с целью создания предпосылок экономического развития территорий.

**Отмечено**, что по мере развития процессов международной экономической интеграции транспортные коридоры становятся одним из активов экономического роста национальной и региональной экономики в целом и организаций транспорта в частности.

**По итогам обсуждения роли транспортных коридоров в формировании приоритетов развития экономики регионов участники конференции сделали следующие выводы.**

Стратегическая роль международных транспортных коридоров для России имеет следующие аспекты:

повышение роли Российской Федерации в формировании транзитных грузо- и пассажиропотоков, связывающих Европу со странами Азиатско-Тихоокеанского региона, Ближнего и Среднего Востока, страны Азии с Северной Америкой;

формирование транспортной инфраструктуры, объединяющей российское экономическое пространство и способствующей развитию экономики регионов и диверсификации производства;

развитие межрегиональных рынков и привлечение дополнительных инвестиций в экономику северных и восточных регионов Российской Федерации.

Полноценное и эффективное формирование, развитие и конкурентоспособность транспортных коридоров, проходящих через территорию Российской Федерации, в современных правовых рамках осуществляться не могут по целому ряду причин, основные из которых:

- налоговое бремя в отношении объектов транспортной инфраструктуры и земель, на которых они располагаются, не позволяет реализовывать инвестиционные проекты по развитию транспортной инфраструктуры, так как существенно снижает их инвестиционную привлекательность для бизнеса;

- отсутствие единого информационного пространства транспортного комплекса не позволяет создать единого транспортного документа для транзитных грузов, в результате чего существенно возрастают транспортные издержки при перевозке транзитных грузов различными видами транспорта, что делает транзит через Российскую Федерацию дорогим и коммерчески непривлекательным;

- деятельность государственных контрольных органов в отношении проверок транзитных грузов существенно снижает скорость перемещения этих грузов через территорию Российской Федерации и делает их непривлекательными для мирового бизнеса.

В условиях финансово-экономического кризиса одной из главных проблем является структурная перестройка экономики и транспортно-логистической системы страны. Важно заложить основы новой экономики, которая возникнет после кризиса. Нужна "новая экономическая политика", способная обеспечить конкурентоспособность товаров на мировых рынках на основе высокой производительности труда, внедрения новых технологий и эффективных бизнес-процессов, обеспечивающих рабочие места для граждан, профессиональной подготовки и переподготовки кадров. Целью "новой экономической политики" должно стать обеспечение инновационного развития регионов, стержнем которого является высокая мобильность людей и товаров на экономическом пространстве Российской Федерации.

Развитие и укрепление партнерских отношений между всеми участниками рынка транспортно-логистических услуг на транспортном коридоре "Запад — Восток" на основе реализации инфраструктурных бизнес-проектов позволит обеспечить эффективное использование финансовых ресурсов в реальном секторе экономики, что повысит конкурентоспособность российских организаций и благосостояние населения.

Многие проблемные вопросы могут быть решены законодательными мерами.

**Участники конференции считают целесообразным рекомендовать:**

**Комиссии Совета Федерации по естественным монополиям и Международному конгрессу промышленников и предпринимателей**

обобщить материалы конференции, выделив отдельным разделом предложения по модернизации транспортного коридора "Запад — Восток", и направить их участникам конференции.

**Членам Совета Федерации и депутатам Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации, Правительству Российской Федерации**

в целях обеспечения правового регулирования отношений, возникающих между федеральными органами исполнительной власти, юридическими и иными лицами, участвующими в организации перевозок грузов и пассажиров через территорию Российской Федерации, а также для формирования условий развития транзитного потенциала России принять участие в разработке и внесении в Государственную Думу следующих проектов федеральных законов:

- "О национальной системе интегрального информационного обеспечения транспортного комплекса Российской Федерации";
- "О транзите грузов чрез территорию Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты, связанные с организацией транзитных перевозок";
- рассмотреть в Государственной Думе в первом чтении проект федерального закона № 120109-5 "О внесении изменений в статьи 381 и 395 части второй Налогового кодекса Российской Федерации", внесенный в Государственную Думу депутатами Государственной Думы С.Н. Шишкаревым, А.Г. Баскаевым, А.Л. Бурковым, а также членами Совета Федерации В.К. Глухих, Ю.В. Осинцевым

**Правительству Российской Федерации:**

в целях инновационного развития экономики 25 субъектов Российской Федерации, расположенных по маршруту транспортного коридора "Запад — Восток", рассмотреть возможность разработки и реализации целевой программы модернизации транспортного коридора "Запад—Восток";

создать условия для проведения единой политики и осуществления единого порядка в отношении транзита товаров из стран Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу, из третьих стран в третьи страны через таможенные территории причастных государств;

закрепить транзитные приоритеты государства с обозначением задействованных важных объектов транспортной инфраструктуры и направлений их сбалансированного развития;

в целях создания более благоприятного инвестиционного климата в части государственной поддержки программ, имеющих макроэкономический эффект, рассмотреть возможность предоставления инвестиционных льгот, стимулирующих осуществление предпринятиями капитальных вложений в развитие Транссиба;

разработать и осуществить на условиях партнерства государства и транспортного бизнеса целевую программу создания на базе ведущих вузов транспорта федеральных (региональных) учебных и научно-методических центров по профессиональной подготовке кадров и научного сопровождения приоритетных проектов развития и устойчивого функционирования транспортных коридоров.

**Министерству регионального развития Российской Федерации, руководителям субъектов Российской Федерации**

в целях привлечения инвестиций для развития регионов России рассмотреть возможность включения в проект концепции "Стратегия развития региональной политики Российской Федерации" механизмов и программ инвестирования экономики субъектов Российской Федерации отечественными и иностранными инвесторами.

**Открытому акционерному обществу "Российские железные дороги"**

рассмотреть возможность привлечения иностранных инвесторов для модернизации и обеспечения высокоскоростного движения на Транссибирской магистрали.

**Участникам бизнес-сообщества:**

в целях восстановления и наращивания объемов перевозок транзитных грузов и обеспечения высококачественной доставки грузов:

формировать сквозные интермодальные услуги (путем создания международного интегрированного оператора с обширной агентской сетью);

применять при установлении сквозного уровня цен на перевозку и переработку грузов гибкую конкурентную тарифную политику с учетом их объемов, а также определить и учитывать ресурсы, позволяющие оптимизировать издержки;

сокращать транзакционные издержки и потери времени, связанные с пограничными и таможенными процедурами и переработкой грузов и контейнеров в портах;

обеспечить сбалансированное развитие всех элементов транспортной цепочки, развитие терминальной инфраструктуры в секторе контейнерных перевозок;

создать единый механизм согласования интересов участвующих в перевозке сторон, который мог бы реализовываться на национальном уровне каждой участвующей страной через государственно-частное партнерство, межвидовое транспортное взаимодействие.

**Международной ассоциации "Координационный совет по Транссибирским перевозкам" (КСТП)**

в целях привлечения дополнительных объемов транзитных и внешнеторговых грузов на Транссиб формировать предложения всех участников транссибирских перевозок в международном сообщении, способствующие беспрепятственному прохождению грузов по ТСМ.

**НП "Ассоциация интеллектуального транспорта России" и его учредителям**

в целях создания интеллектуальной транспортной инфраструктуры и развития транспортных коридоров продолжить доработку проекта федерального закона "О национальной системе интегрального информационного обеспечения транспортного комплекса Российской Федерации".

Участники выразили удовлетворение организацией и проведением конференции, отметили важность, своевременность и практическую ценность данного мероприятия.

Председатель  
Комиссии Совета Федерации  
по естественным монополиям  
*Н.И. Рыжков*

Президент  
Международного конгресса промышленников  
и предпринимателей

*В.К. Глухих*

# Содержание

Программа конференции . . . . .	3
Выступления участников конференции	
<b>Н.И. Рыжков.</b> Вступительное слово . . . . .	4
<b>С.М. Миронов.</b> Гармонизация законодательной базы по развитию экономики регионов на Евроазиатском транспортном коридоре. . . . .	5
<b>И.Е. Левитин.</b> Развитие транспортной системы и экономический рост регионов (на примере транспортного коридора "Запад — Восток") . . . . .	7
<b>Ю.В. Осинцев.</b> Развитие субъектов Российской Федерации на транспортном коридоре "Запад — Восток" в федеральных программах регионального и территориального развития с учетом транспортной составляющей . . . . .	10
<b>Б.М. Лapidус.</b> Стратегия развития Транссибирской магистрали. . . . .	13
<b>О.Н. Дунаев.</b> Транспортная система — фактор конкурентоспособности регионов на Евро-азиатском коридоре . . . . .	16
<b>Н. Вагенер.</b> Опыт взаимодействия федеральных, региональных и муниципальных органов власти и частного капитала при создании и развитии транспортно-логистических центров в Федеративной Республике Германия. . . . .	19
<b>В.В. Виноградов.</b> Государственно-частное партнерство в кадровом обеспечении функционирования транспортных коридоров . . . . .	24
<b>Гао Сиюнь.</b> Российско-китайский товарооборот и его влияние на товарные потоки Восток — Запад. . . . .	26
<b>Л.В. Терехнев.</b> Транспортные коридоры как эффективный способ реализации транспортно-транзитного потенциала и повышения инвестиционной привлекательности Ленинградской области . . . . .	27
<b>Л.Н. Козлов.</b> О приоритетных направлениях развития международных транспортных коридоров. . . . .	31
<b>Г.И. Бессонов.</b> Основные проблемы функционирования Международного евро-азиатского транспортного коридора "Транссиб". . . . .	34
<b>С.В. Костян.</b> Особенности функционирования транспортного коридора "Транссиб" в новых рыночных условиях. . . . .	36
<b>В.В. Квитко.</b> О государственной тарифной политике в сфере железнодорожного транспорта в части перевозок грузов в контейнерах . . . . .	39
<b>П.К. Чичагов.</b> Развитие контейнерных перевозок и инфраструктуры в регионах Евро-азиатского транспортного коридора "Транссиб" . . . . .	41
<b>Е.А. Жуков.</b> Инновационные аспекты государственной транспортной политики России. . . . .	43
<b>Тайгу Вяхи.</b> Транспортный коридор "Запад — Восток" в интеграции экономического пространства ЕС и России: пример стратегического партнерства . . . . .	46

<b>Н.В. Иванова.</b> Скоростной транспортный конвейер и его эффективность	47
<b>С.В. Шейкин.</b> Реализация проекта создания мультимодального транспортного узла на базе строительства нового аэропорта г. Саратова	49
<b>В.В. Чиснаков.</b> Развитие интермодальных терминалов и новых технологий в контейнерных перевозках как элемент усиления конкурентного преимущества "Транссиба"	51
<b>В.М. Перцев.</b> Развитие портов на восточной оконечности международного транспортного коридора "Запад — Восток"	52
<b>О.В. Шершнева.</b> Инвестиционный проект "Дмитровский порт" — эффективный механизм ГЧП	54
<b>Г.П. Семенова.</b> Безотзывная подготовка инженерно-технических кадров как основа ресурсного обеспечения международных транспортных коридоров	57
<b>Л.Л. Островцев.</b> Развитие транзитного потенциала Украины	59
<b>А.М. Козырев.</b> Реализация логистических проектов на основе сетевого управления в регионах	60
<b>П.Ю. Конотопов.</b> Развитие и интеграция транспортных информационно-управляющих систем и информационных сервисов как условие реализации экономического потенциала транспортного коридора "Запад — Восток"	61
<b>Т.В. Кулакова.</b> Процессный подход к развитию международных транспортных коридоров	62
<b>Н.П. Терешина.</b> Непрерывная подготовка экономических кадров — важный резерв активизации инновационного потенциала транспортного комплекса	66
<b>П.В. Метёлкин.</b> Формирование автодорожной сети в системе международных транспортных коридоров	69
<b>А.В. Шобанов.</b> Повышение конкурентоспособности транспортного коридора "Восток — Запад" в контексте укрепления экономической безопасности России	75
<b>Н.И. Рыжков.</b> Заключительное слово	77
<b>РЕКОМЕНДАЦИИ международной научно-практической конференции "Транспортные коридоры в инновационном развитии экономики регионов"</b>	79

Совет Федерации  
Федерального Собрания Российской Федерации

ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ  
В ИННОВАЦИОННОМ РАЗВИТИИ  
ЭКОНОМИКИ РЕГИОНОВ

Материалы  
международной научно-практической конференции

*16 апреля 2009 года*

Материалы представлены Комиссией Совета Федерации  
по естественным монополиям

Оригинал-макет подготовлен Издательским отделом  
Управления информационного и документационного обеспечения  
Аппарата Совета Федерации

Редактор *Н.В. Ильина*  
Корректоры: *И.Н. Егорова, Л.Г. Станкевич, И.В. Шумская*  
Компьютерная верстка и дизайн: *Н.Г. Шишкина*

---

Отпечатано в отделе подготовки и тиражирования документов  
Управления информационного и документационного обеспечения  
Аппарата Совета Федерации  
Федерального Собрания Российской Федерации  
Подписано в печать 14.12.2009. Формат 60x84 1/8. Усл. печ. л. 9,76.  
Тираж 150 экз. Заказ №