

Тезисы доклада Остапчука Н.Н. на заседании рабочей группы по транспорту Баренцева региона в Каяни (Финляндия) 22 марта 2011 г.

Ожидания российской стороны в отношении деятельности рабочей группы (Regional Working Group on Communication).

Правительство Мурманской области положительно относится к деятельности рабочей группы Баренцева региона в расчёте на положительные результаты её деятельности.

Готовы обсуждать следующие вопросы:

- по развитию автодорожных подходов к автомобильным пунктам пропуска через государственную границу (Лота, Сала, Борисоглебск);
- открытия паромного сообщения Мурманск – Киркинес;
- развития авиасообщения на международных линиях.

При этом весьма важным является разработка транспортных направлений и маршрутов с учётом экономической целесообразности для всех сторон.

Обзор ситуации по развитию транспортной системы Мурманской области

Мурманская область – один из наиболее развитых регионов Северо-Запада России. Выгодное географическое положение, незамерзающая акватория морского порта, близость границ со странами Европейского Союза обеспечивают области значительные преимущества по сравнению с другими регионами России.

Столица Заполярья город-герой Мурманск – крупнейший административный, промышленный и культурный центр за Полярным кругом. Здесь сходятся морские, воздушные, железнодорожные и автомобильные пути, базируется единственный в мире атомный ледокольный флот. Город является самым северным центром международного сотрудничества.

Мурманская область – один из немногих районов, где Россия имеет общую границу с Европейским Союзом. Это способствует развитию международных и внешнеэкономических связей области, прежде всего с ближайшими соседями – Норвегией, Финляндией, Швецией.

Одно из важных направлений международной политики России на Северо-Западе – участие Мурманской области в сотрудничестве стран Баренцева Евроарктического региона.

В объёме экспортных услуг Мурманской области около 90% занимают транспортные услуги. В основном это услуги морского транспорта.

Мурманская область по праву считается северными воротами России и начальным пунктом транзита по Северному морскому пути. Северный морской путь (СМП) – важнейшая часть инфраструктуры России, связывающая Дальний Восток с западными регионами страны.

Для некоторых регионов арктической зоны морской транспорт является единственным средством обеспечения массовых перевозок грузов.

Основным звеном, обеспечивающим работу транспортного флота во льдах Арктики, являются атомные ледоколы базирующиеся в порту Мурманск.

Мурманская область на самом высоком правительственном уровне рассматривается как стратегический транспортный регион, следовательно, область должна иметь развитую инфраструктуру. Главным компонентом транспортной инфраструктуры Мурманской области является Мурманский транспортный узел (далее – МТУ).

В настоящее время проект «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла» проходит проектную стадию в рамках которой утверждены границы объектов федерального значения на западном берегу Кольского залива и в настоящее время ведутся конкурсные

процедуры на проектирование новых объектов транспортной инфраструктуры (ж.д. ветка на западный берег Кольского залива, инфраструктуры морского транспорта).

Кроме того, постановлением Правительства РФ от 12.10.2010 г. № 800 «О создании на территории Мурманской области портовой особой экономической зоны» создана портовую особую экономическую зону на территории муниципальных образований Кольский район и г. Мурманск Мурманской области.

Продолжающееся развитие Мурманского транспортного узла, расположенного в зоне тяготения к трассам международного транспортного коридора (МТК) «Север-Юг», евроазиатского транспортного коридора «Северный морской путь» и ряда североевропейских МТК регионального уровня, а также складывающаяся структура транспортной сети и грузовых потоков на Северо-Западе России и в западной части Баренцева Евро-Арктического региона (БЕАР) свидетельствуют о наличии объективных предпосылок для формирования на базе порта Мурманск глубоководного Хаба, интегрированного в североевропейское транспортное пространство.

При этом основными комплексными факторами, способствующими формированию Мурманской региональной транспортной системы (МРТС) с учетом Хаба, являются:

- регионализация и глобализация экономики;
- развитие интеграционных процессов на транспорте;
- развитие регионального рынка транспортных услуг;
- интенсификация экспортно-импортных и транзитных перевозок в рамках Мурманской области и БЕАР;
- изменения в системе организационно-экономических взаимоотношений между участниками транспортного процесса БЕАР при глобализационных тенденциях в мировой экономике;
- развитие современных транспортно-логистических технологий;
- формирование конкурентной среды на внутренних и международных линиях грузопассажирских перевозок БЕАР;
- возрастающий интерес зарубежных компаний к разработкам месторождений углеводородного сырья на шельфе Арктики и его транспортировке, а также к Северному морскому пути;
- проявляющиеся тенденции со стороны западных государств в отношении контроля и распределения транспортно-материальных потоков, идущих по МТК, в зоне тяготения к трассам которых расположена Мурманская область.

Сформированная и интегрированная на региональном уровне в транспортную систему государств Северной Европы МРТС будет являться средством обеспечения экономического и политического присутствия в северных стратегически важных для России морских и сухопутных районах с учётом глобальных экономических интересов России и Мурманской области.

Перспективы интеграции транспортной системы Мурманской области в систему международных транспортных коридоров

Глобализация экономики и интеграция транспортных систем отдельных стран в мировую транспортную систему потребовали интенсивного развития международных транспортных коридоров (МТК), через которые осуществляются основные транзитные грузопотоки. Задача формирования транспортных коридоров как основы пространственной модели развития транспортной инфраструктуры становится всё более актуальной. Только в этом случае развитие МТК, проходящих по территории России, обеспечит, наряду с ростом объемов и эффективности осуществления внешнеторговых перевозок и привлечением на отечественные транспортные коммуникации транзитных грузов третьих стран, повышение эффективности пассажирских перевозок, будет способствовать росту перевозок грузов во внутреннем сообщении.

Одной из основных задач формируемой международной транспортной инфраструктуры является обеспечение развития евроазиатских экономических связей. Активная интеграция в систему МТК создаст дополнительные возможности для развития российской транспортной системы и дальнейшего совершенствования её производственной, информационной и технологической инфраструктуры.

В условиях расширения международного сотрудничества и углубления интеграционных процессов формированию МТК принадлежит ведущая роль в решении транспортных проблем, связанных с обеспечением межгосударственных экономических, культурных и иных связей, а также с целесообразностью создания международной транспортной инфраструктуры.

В настоящее время вопросы создания МТК находятся в стадии практической реализации. Многие страны Европы и Азии стремятся добиться прохождения МТК через свои территории. Россия также предпринимает активные шаги в этом направлении, так как международная торговля становится всё более масштабной, что создаёт спрос на транспортные и транзитные услуги с новыми требованиями. Остро стоит вопрос об организации эффективных современных транспортных коридоров Европа – Азия через Россию на базе современных логистических технологий с использованием возможностей российской транспортной системы и транзитного потенциала России, занимающей уникальное географическое положение и являющейся мостом между Западом и Востоком.

Для сохранения единого экономического пространства России необходима реконструкция существующих МТК и создание новых. Создание и обеспечение эффективной работы МТК должно идти по следующим важнейшим направлениям:

- Европа – Азиатско-Тихоокеанский регион (АТР) с использованием железнодорожных сетей европейской части России и Транссиба и выходам к портам Дальнего Востока;
- Северная Европа – Южная Азия, использующее железные дороги и внутренние водные пути, которые связывали бы балтийское побережье России с Каспийским морем, позволили использовать транспортные системы Ирана и Индии;
- Северная Европа – АТР с опорой на Северный Морской Путь;
- Европа – Азия – Северная Америка (трансполярные авиатрассы).

Одной из главных задач является привлечение иностранных инвестиций, которые, не снижая уровень обороноспособности страны, были бы привлекательны для всех потенциальных участников.

Активное участие России в создании системы МТК является одним из значимых элементов стимулирования подъёма российской экономики и важной предпосылкой для привлечения внутренних и зарубежных инвестиций. Развитие российских участков МТК обеспечит рост объёмов и эффективности осуществления внешнеторговых перевозок грузов, привлечение на отечественные транспортные коммуникации транзитных грузов третьих стран, повышение эффективности пассажирских перевозок, будут способствовать росту перевозок грузов во внутреннем сообщении.

Активная интеграция в систему МТК создаёт дополнительные возможности для развития российской транспортной системы и дальнейшего совершенствования её производственной, информационной и технологической инфраструктуры.

К настоящему времени в состав МТК уже вошли важнейшие российские магистральные, стратегически значимые пути сообщения. К объектам международной транспортной инфраструктуры на территории России относятся: Панъевропейские коридоры № 1, 2, 9, транспортные зоны Баренцева Евро-Арктического, Балтийского и Черноморского регионов, Северный морской путь, евроазиатские коридоры «Транссиб» и «Север-Юг».

Коридоры «Транссиб» и «Север-Юг» являются базовыми транзитными МТК, проходящими через территорию Российской Федерации.

При кажущейся удалённости коридора «Транссиб» от Мурманской области следует иметь в виду, что его функционирование может оказывать опосредованное влияние на эффективность использования транзитного потенциала Мурманской области как субъекта РФ, так и члена БЕАР.

Главными итогами формирования и развития МТК для России станут:

- качественное удовлетворение спроса российских грузовладельцев и населения на перевозки грузов и пассажиров в международном сообщении;
- привлечение на российские транспортные коммуникации перевозок международных транзитных грузов, следующих в сообщении Европа – Азия – Европа в меридиональном и широтном направлениях.

В соответствии с Транспортной стратегией РФ до 2020 года транспортная система Северо-Западного федерального округа (куда входит Мурманская область) играет важнейшую роль в развитии экспортно-импортных связей России и транзитных перевозок. В этом плане основной задачей развития транспортной системы региона является формирование российских частей евроазиатских транспортных коридоров «Север-Юг» и «Северный морской путь».

По мнению министра транспорта РФ И.Левитина, высказанному в сентябре 2005 года, Мурманск – одна из трёх ключевых пограничных точек России (две другие – Владивосток и Новороссийск), определяющих международные транспортные коридоры, являющиеся для России приоритетными. Мурманску необходима стратегия развития транспортного узла. Реальным вариантом такой стратегии является формирование глубоководного Хаба, что можно рассматривать в качестве инициативы региона по развитию транспортной инфраструктуры Заполярья, поддерживаемой Правительством РФ.

Использование международного транзитного потенциала Мурманской области должно стать не только приоритетом развития транспортной системы, но и самостоятельной точкой роста в экономике региона. Экспорт транспортных услуг и широкое использование международного транзитного потенциала возможны только при интеграции транспортной системы региона в систему МТК, чему способствует наличие на территории региона объектов международной транспортной инфраструктуры.

В настоящее время из находящихся на территории России объектов международной транспортной инфраструктуры непосредственное отношение к территории Мурманской области имеют коридоры транспортной зоны БЕАР и Северный морской путь.

В этом плане в результате формирования МРТС Мурманская область имеет реальную возможность стать мощным звеном в системе грузоперевозок не только российского, но и международного уровня. Одним из путей такого усиления является реализация в МРТС интермодальной концепции, основанной на скоординированной, взаимоувязанной работе всех видов транспорта при организации смешанных внешнеторговых перевозок грузов с участием операторов интермодального сообщения.

Реализация программы формирования глубоководного Хаба на базе порта Мурманск в рамках Мурманского транспортного узла, интегрированного в североевропейское транспортное пространство во взаимосвязи с развитием международных транспортных коридоров имеет исключительное значение для социально-экономического развития Мурманской области и Европейского Севера России, а также для дальнейшего расширения сотрудничества в рамках БЕАР.

Abstracts of the report Ostapchuk NN at a meeting of the Working Group on Transport Barents region in Kajaani (Finland) 22 March 2011

Expectations of the Russian side regarding the working group (Regional Working Group on Communication).

The Government of the Murmansk region a positive attitude to the working group in the Barents region, based on positive results of its operations.

Ready to discuss the following questions:

- Development of road approaches to road crossing points across the state border (Lotta, Salla, Borisoglebsk);
- The opening of ferry Murmansk - Kirkenes;
- The development of air traffic on international linyah.

It is very important is the development of transport routes and routes to the economic feasibility for all parties.

Overview of the development of the transport system of the Murmansk region

Murmansk region - one of the most developed regions of North-West Russia. Advantageous geographical position, non-freezing water area seaport, proximity to borders with Europe Union countries provide a significant area advantage compared with other regions of Russia.

Capital of the Arctic city of Murmansk, the hero - the largest administrative, industrial and cultural center of the Arctic Circle. Here converge sea, air, rail and road, is based the world's only nuclear-powered icebreaker fleet. The city is the northernmost point for international cooperation.

Murmansk region - one of the few areas where Russia has a common border with the European Union. This contributes to the development of international and foreign relations of the Murmans region, primarily with its nearest neighbors - Norway, Finland and Sweden.

One of the important areas of international policy of Russia in the North West - partisipation of the Murmansk region in cooperation in the Barents Euro-Arctic Region.

In the volume of export of services of the Murmansk region of about 90% are transport services. This is mainly maritime transportation services.

Murmansk region is considered the northern gateway of Russia and the initial point of transit for the Northern Sea Route. The Northern Sea Route (NSR) - the most important part of the infrastructure of Russia, connecting Far East with the western regions of the country.

For some regions of the Arctic zone of the marine transport is the only means of providing bulk transportation.

The basic unit that provides the transport fleet in the Arctic ice, are nuclear-powered icebreakers based in the port of Murmansk.

Murmansk region on the highest level of government is regarded as a strategic transport region, therefore the Murmansk region must have well-developed infrastructure. The main component of the transport infrastructure of the Murmansk region is Murmansk Transport Hub (MTH).

At present the project "Integrated Development of the Murmansk Transport Hub" is in a project stage in which the approved boundaries of federal facilities on the western shore of the Kola Bay and is currently being competitive procedures for the design of new facilities of transport infrastructure (railway branch line to the western shore of the Kola Gulf, infrastructure of maritime transport).

In addition, the Russian Federation Government Decree of 12 October 2010, № 800 "About creation on the territory of the Murmansk port special economic zone" created a special economic port zone in the municipal district of the Kola (Murmansk region) and in the city of Murmansk.

The continued development of the Murmansk Transport Hub, located in the zone of gravity to the routes of the International Transport corridor (ITC) "North-South", Euroasian transport corridor "North Sea route" and a number of Nordic International Transport corridor (ITC) of regional level, an also the folding structure of the transport network and cargo flows in the North West of Russia and in the western part of the Barents Euro-Arctic Region (BEAR) indicate the presence of objective prerequisites for the formation based on the port of Murmansk deep Hub, integrated into the North-European transport area.

The major complex factors that contribute to the formation of the Murmansk regional transport system (MRTS) in view of the Hub are:

- Regionalization and globalization of the economy;
- The development of integration processes in the transport sector;
- Development of regional transport services market;
- Intensification of export-import and transit traffic in the Murmansk region and BEAR;
- Changes in the organizational and economic relationship between the parties in the transport process BEAR with globalization trends in the global economy;
- Development of modern transport - logistics technologies;
- Forming of the competitive environment for domestic and international passenger and cargo transportation BEAR;
- The growing interest of foreign companies to develop hydrocarbon deposits on the Arctic shelf and its transportation, as well as the Northern Sea Route;
- Emerging trends among Western states for the control and distribution of transportation and material flows, walking on the ITC, in the area of gravity to the highway which is the Murmansk region.

Formed and integrated on a regional level into the transport system of the Nordic countries MRTS will be a tool for economic and political presence in the northern strategically important for Russia, sea and land areas, taking into account the global economic interests of Russia and the Murmansk region.

Prospects for integration of the transport system of the Murmansk region in the system of international transport corridors

Economic globalization and integration of transport systems of individual countries in the global transportation system required an intensive development of international transport corridors (ITC), through which the main transit cargo flows. The problem of formation of transport corridors as the basis of the spatial model of transport infrastructure is becoming increasingly important. Only in this case the development of MTC, passing through the territory of Russia, will provide, along with growth and efficiency of foreign trade transportation and attraction for domestic transport facilities of transit goods of third countries, improving the efficiency of passenger transport, will contribute to the growth of cargo transportation in domestic traffic.

One of the main tasks of the formed international transport infrastructure is to provide the development of Euro-Asian economic connections. The active integration into the ITC system will provide additional opportunities for the development of Russian transport system and further improve its production, information and technology infrastructure.

With increased international cooperation and deepening integration processes forming ITC has a leading role in solving traffic problems associated with the provision of bilateral economic, cultural and other connections as well as the establishment of an international transport infrastructure.

Currently, issues of creation of ITC are at the stage of practical implementation. Many countries in Europe and Asia are seeking passage of ITC, through its territory. Russia is also taking active steps in this direction, as international trade becomes more and more ambitious, which creates demand for transport and transit services to the new requirements. There is a question about the organization of effective modern transport corridor Europe - Asia via Russia on the basis of modern logistics technologies using the capabilities of the Russian transport system and the transit potential of Russia, which occupies a unique geographical position and a bridge between East and West.

To save a united economic space of Russia is necessary to reconstruct the existing ITC and creating new ones. Create and maintain effective work of ITC should go to the following major areas:

- Europe - Asia-Pacific Region (APR) with the use of rail networks in the European part of Russia and the Trans-Siberian and access to the ports of the Far East;
- Northern Europe - South Asia using the railways and inland waterways, which are linked to the Baltic coast of Russia to the Caspian Sea, are allowed to use transport systems of Iran and India;
- Northern Europe - Asia-Pacific region, building on the Northern Sea Route;
- Europe - Asia - North America (transpolar Skyway).

One of the main objectives is to attract foreign investment which would be attractive to all potential participants.

Russia's active participation in the establishment of ITC is one of the most important elements stimulate recovery of the Russian economy and an important precondition for attracting domestic and foreign investment. Development of Russian parts of ITC will provide growth and efficiency of foreign trade cargo, the attraction for domestic transport facilities of transit goods of third countries, improving the

efficiency of passenger transport, will contribute to the growth of cargo transportation in domestic traffic.

The active integration into the ITC creates additional opportunities for the development of Russian transport system and further improve its production, information and technology infrastructure.

At the present time in the ITC had already entered the major Russian strategically important ways of communication. The objects of international transport infrastructure in Russia include: Pan-European corridors № 1, 2. 9, the transport zone in the Barents Euro-Arctic, Baltic and Black Sea regions, the Northern Sea Route, Eurasian corridor "Transsiberian" and "North-South.

Corridors "Transsiberian" and "North-South" are the fundamental transit ITC, passing through the territory of the Russian Federation.

With the seeming remoteness of the corridor "Transsiberian" from the Murmansk region should be borne in mind that its function may have an indirect effect on the efficiency of the transit potential of the Murmansk region as the subject of the Russian Federation and a member of the BEAR.

Major outcomes of the formation and development of ITC for Russia will be:

- Quality meeting the demand of Russian cargo owners and population to transportation of goods and passengers in international traffic;
- Involvement in the Russian transport communications of international transportation of goods in transit, in the route Europe - Asia - Europe in the meridional and latitudinal directions.

In accordance with the Transport Strategy of Russia until 2020 the transport system of the North-West Federal District (which includes the Murmansk region) plays a critical role in the development of export-import relations between Russia and transit traffic. In this regard, the main task of the transport system in the region is the formation of Russian parts of the Eurasian transport corridor "North-South" and "The Northern Sea Route".

According to the Minister of Transport Minister Igor Levitin, expressed in September 2005, Murmansk - one of three key border points in Russia (the other two - Vladivostok and Novorossiysk), defining the international transport corridors, which are a priority for Russia. Murmansk needs in the strategy for the development of the MTH. The real version of the strategy is the formation of deep Hub, which can be regarded as a regional initiative on transport infrastructure Arctic, supported by the Government of Russian Federation.

The use of international transit potential of the Murmansk region has become not only a priority of the transport system, but independent point of growth in the economy of the region. Exports of transport services and the widespread use of international transit capacity is possible only when the integration of transport systems in the region into the ITC system, aided by the presence in the region of objects of international transport infrastructure.

Currently, in the territory of Russian objects of the international transport infrastructure relevant to the Murmansk Region are the corridors of the transport zone BEAR and the Northern Sea Route.

In this regard, as a result of the formation of the Murmansk Regional Transport System Murmansk region has a real possibility to become a powerful link in the transportation of not only Russian but also international level. One way to gain such an implementation in the MRTS intermodal concept based on a coordinated, interconnected operation of all transport modes for organization of the mixed foreign cargo involving operators of intermodal connections.

Implementation of programs to build deepwater hub on the basis of the port of Murmansk in the Murmansk transport hub, integrated into the Nordic transport space in conjunction with the development of international transport corridors is of critical importance for the socio-economic development of Murmansk Oblast and northern European Russia, as well as for the further expansion of cooperation within BEAR.