



Баренц-Линк

Концепция маркетинга и развития международного
железнодорожного сообщения
ВАРТИУС – КОЧКОМА 2009



ПРЕДИСЛОВИЕ

Железнодорожный участок Вартиус – Кочкома представляет собой самое значительное железнодорожное сообщение, пересекающее финляндско-российскую границу по северной части этих стран. Этот железнодорожный участок является частью международного транспортного коридора Баренц Линк, аспекты логистики и международной торговли которого служили предметами рассмотрения и продвижения ряда международных проектов сотрудничества.

Впервые в 1993 году объемы грузоперевозок через ЖДПП Вартиус-Кивиярви превысили один миллион тонн в год. За последние годы годовой объем перевозок составлял приблизительно два миллиона тонн.

Железнодорожный участок Ледмозеро-Кочкома был официально открыт для международных грузоперевозок 1.1.2009 и тарифы были утверждены как для малодеятельной железной дороги.

В настоящем отчете приведены результаты исследования рыночного потенциала железнодорожного участка Вартиус-Кочкома с целью увеличения объемов грузоперевозок по этому участку. Также идентифицированы необходимые мероприятия по дальнейшему развитию конкурентоспособности данного сообщения.

Исследование выполнено в сотрудничестве ряда финских и российских организаций под координацией Регионального объединения муниципалитетов Кайнуу. Проект финансируется из фонда сопредельного сотрудничества министерства иностранных дел и министерства транспорта и связи Финляндии, а также с софинансированием Регионального объединения муниципалитетов Кайнуу, Муниципального образования «город Костомукша», Петрозаводского отделения Октябрьской железной дороги, филиала РЖД, ЗАО Северсталь-Ресурс/Карельский Окамыш.

От имени Регионального объединения муниципалитетов Кайнуу выражаем благодарность всем членам руководящей группы проекта, предприятиям и организациям, участвовавшим как в рабочих семинарах, так и в опросах, проведенных в рамках проекта.

В Каяни

25 мая 2009 года



Алпо Йокелайнен
Руководитель



Пааво Керянен
Директор проекта

Региональное объединение муниципалитетов Кайнуу

Баренц-Линк

Концепция маркетинга и развития международного железнодорожного
сообщения
ВАРТИУС – КОЧКОМА 2009

Региональное объединение муниципалитетов Кайнуу
2009

В: 15

Издатель

Kainuun maakunta –kuntayhtymä
Региональное объединение муниципалитетов Кайнуу
PL 400
87070 KAINUU
Телефон (+358) 8 615541
Факс (+358) 8 61554260

Фотография на обложке

Мартти Юнтунен

Типография

Kajaanin Kirjapaino Oy

ISBN

978-952-5326-54-3

ISSN

1795-5645

В г. Каяни 2009

Перевод с финского языка
Арья Туурала

ПРЕДИСЛОВИЕ

Железнодорожный участок Вартиус – Кочкома представляет собой самое значительное железнодорожное сообщение, пересекающее финляндско-российскую границу по северной части этих стран. Этот железнодорожный участок является частью международного транспортного коридора Баренц Линк, аспекты логистики и международной торговли которого служили предметами рассмотрения и продвижения ряда международных проектов сотрудничества.

Впервые в 1993 году объемы грузоперевозок через ЖДПП Вартиус-Кивиярви превысили один миллион тонн в год. За последние годы годовой объем перевозок составлял приблизительно два миллиона тонн.

Железнодорожный участок Ледмозеро-Кочкома был официально открыт для международных грузоперевозок 1.1.2009 и тарифы были утверждены как для малодеятельной железной дороги.

В настоящем отчете приведены результаты исследования рыночного потенциала железнодорожного участка Вартиус-Кочкома с целью увеличения объемов грузоперевозок по этому участку. Также идентифицированы необходимые мероприятия по дальнейшему развитию конкурентоспособности данного сообщения.

Исследование выполнено в сотрудничестве ряда финских и российских организаций под координацией Регионального объединения муниципалитетов Кайнуу. Проект финансируется из фонда сопредельного сотрудничества министерства иностранных дел и министерства транспорта и связи Финляндии, а также с софинансированием Регионального объединения муниципалитетов Кайнуу, Муниципального образования «город Костомукша», Петрозаводского отделения Октябрьской железной дороги, филиала РЖД, ЗАО Северсталь-Ресурс/Карельский Окатыш.

От имени Регионального объединения муниципалитетов Кайнуу выражаем благодарность всем членам руководящей группы проекта, предприятиям и организациям, участвовавшим как в рабочих семинарах, так и в опросах, проведенных в рамках проекта.

В Каяни

25 мая 2009 года

Алпо Йокелайнен
Руководитель

Пааво Керянен
Директор проекта

Региональное объединение муниципалитетов Кайнуу

ПРЕДИСЛОВИЕ	4
1. ВЕДЕНИЕ	6
1.1. ИСТОРИЯ И ЗАДАЧИ ИССЛЕДОВАНИЯ	6
1.2. ВЫПОЛНЕНИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ	7
1.3. УЧАСТНИКИ ПРОЕКТА И ФИНАНСИРОВАНИЕ	8
1.4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ ПО ПРОЕКТУ	9
2. СЕГОДНЯШНЕЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ ВАРТИУС - КОЧКОМА.....	12
2.1. РАСПОЛОЖЕНИЕ И СООБЩЕНИЯ	12
2.2. ТЕХНИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ И ПЛАНЫ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ ВАРТИУС - КОЧКОМА	16
2.3. СЕГОДНЯШНИЕ ОБЪЕМЫ ПЕРЕВОЗОК И БОЛЕЕ РАННИЕ ПРОГНОЗЫ	18
2.4. КОНКУРИРУЮЩИЕ МАРШРУТЫ	21
3. ЭКОНОМИКА И ПРЕДПРИЯТИЯ В ЗОНЕ ВЛИЯНИЯ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ВАРТИУС - КОЧКОМА	27
3.1. СТРУКТУРА ЭКОНОМИКИ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ	27
3.2. ПОТЕНЦИАЛЬНЫЕ КОРПОРАТИВНЫЕ ПОТРЕБИТЕЛИ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНИИ ВАРТИУС – КОЧКОМА	30
4. ПОТЕНЦИАЛ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ВАРТИУС - КОЧКОМА	36
5. КОНЦЕПЦИЯ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО	38
6. ПРЕДЛОЖЕНИЯ НА МАРКЕТИНГОВЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ	42
6.1. ЦЕЛЕВАЯ ГРУППА И ИДЕЙНОЕ СОДЕРЖАНИЕ МАРКЕТИНГА	42
6.2. КАНАЛИ И МАТЕРИАЛ ДЛЯ МАРКЕТИНГА	43
6.3. ОРГАНИЗАЦИЯ МАРКЕТИНГА	44
6.4. МАРКЕТИНГОВЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ И СРОКИ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ	44
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ УКАЗАТЕЛЬ	45
ПРИЛОЖЕНИЯ.....	46
Приложение 1 Объем железнодорожных грузоперевозок в тоннах в сообщении ВАРТИУС-Кивиярви	46
Приложение 2 Объем железнодорожных грузоперевозок в тоннах в сообщении ВАРТИУС-Кивиярви	47
Приложение 2 Объем железнодорожных грузоперевозок в тоннах в сообщении ВАРТИУС-Кивиярви	47
Жел.руда Дерево Металлы Прочие Удобрения Уголь Всего и пиломат. товары	47
Приложение 3 Экспорт и импорт России по разным маршрутам (в тоннах)	48
Приложение 4 Экспорт и импорт России по разным маршрутам (в стоимостном выражении)	49
Приложение 5 Транспортные сценарии Баренцева региона	50
Приложение 6. Сводные данные о потребностях развития инфраструктуры железнодорожного участка ВАРТИУС-Кочкома	52

1. ВЕДЕНИЕ

1.1. История и задачи исследования

Железная дорога Контиомяки – Вартиус была открыта для нужд перевозки руды в 1976 году. В 2002 году было завершено так называемое карельское спрямление – ветка Ледмозеро - Кочкома, что открыло прямое сообщение между пограничной станцией Вартиус и мурманской железнодорожной магистралью, сокращая путь по железной дороге на 500 км.

Начиная от 2000-го года, годовой объем грузоперевозок через ЖДПП Вартиус-Кивиярви составлял от одного до двух миллионов тонн. Официальное открытие железнодорожной ветки Ледмозеро-Кочкома для международных коммерческих грузоперевозок состоялось и тарифы утвердили как для малодеятельной железной дороги начиная с 1.1.2009 года. Задержка в открытии данного участка для международных грузоперевозок служила препятствием как осуществлению маркетинговых мероприятий по грузоперевозкам, так и его долгосрочному развитию.

Железнодорожные перевозки через пограничную станцию Вартиус-Кивиярви, в частности, и грузоперевозки в Баренц регионе в общем, служили предметами рассмотрения ряда проектов сотрудничества между публичным и частным секторами.

Задержка в Баренц Линк Форум

- Проект развития транспортного коридора Баренц Линк

BEAR (Barents Euro-Arctic Rail)

- Развитие коридора Narvik – Tornio - Helsinki – Saint Petersburg

BEATA (Barents Euro-Arctic Transport Area)

- форум сотрудничества министерств транспорта стран Баренц региона

Железнодорожная магистраль «Белкомур»

- Проект строительства железнодорожного сообщения между Архангельском, Республикой Коми и Уралом

Развитие деловой среды в зоне Архангельского коридора

- проект сотрудничества предприятий региона

Коридор N.E.W. (North East Freight Corridor)

- проект развития коридора по транспорту контейнеров между Северной Америкой и Азией в Баренц регионе

Проект Northern Axis (Северная Ось)

- Изучение Группы высокого уровня ЕС о перспективах и потребностях развития Северной транспортной оси

Проект «Нордлинк»

- Проект маркетинга и эксплуатации грузоперевозок через железнодорожные пограничные станций Вартиус/Кивиярви

Развитие и транспорт в регионах Оулу, Карелии, Архангельска и Коми

- проект развития коридора

STBR I и II (Sustainable Transport in the Barents Region)

- проекты развития транспортных систем в Баренц регионе

открытии данного участка для международных грузоперевозок являлась значительным препятствием развитию грузоперевозок.

Цели настоящего исследования:

Составление отчета по рыночному потенциалу железнодорожного сообщения Вартиус-Кочкома, потенциальным пользователям и объемам перевозок

Идентификация и назначение приоритетов для принятия конкретных шагов по наращиванию грузопотоков на рассматриваемом участке.

1.2. Выполнение исследования

Основные этапы выполнения настоящего исследования:

- Изучение экономики и транспорта региона, расположенного в сфере влияния железнодорожного участка Вартиус-Кочкома
- Идентификация потенциальных секторов и предприятий, заинтересованных в эксплуатации данного сообщения
- Проведение опросов предприятий и организаций в Финляндии и России
- Проведение трех рабочих семинаров
- Оценка потенциала грузоперевозок
- Предложение программы дальнейших мероприятий

В качестве исходных данных использованы, в том числе:

- результаты изучений предыдущих проектов развития
- статистические и прогнозные данные по экономике и транспорту
- стратегии и программы развития, разработанные органами власти
- опубликованные в СМИ статьи, сайты организаций

Сложность прогнозирования развития объемов грузоперевозок через ЖДПП Вартиус-Кивиярви состоит в том, что через него осуществляются перевозки нескольких крупных предприятий, и решения, принимаемые одним предприятием по своим перевозкам, значительным образом повлияют на весь объем трансграничных грузоперевозок.

Всемирный экономический спад, развитие которого намечалось в ходе осуществления исследования, будет и в дальнейшем влиять на потенциал грузоперевозок, выявленный в настоящем исследовании. В силу сложностей в

привлечении финансирования, в частности, задержится запуск ряда инвестиционных проектов. Экономический спад оказал свое влияние также и на желание российских предприятий участвовать в опросах, проведенных в рамках настоящего исследования.

Поскольку процесс развития новых транспортных сообщений и логистических услуг весьма длительный, уже сейчас пора подготовиться к новому экономическому подъему, наступающему по завершении периода спада.

В ходе проведения фоновых изучений, опросов предприятий и рабочих семинаров идентифицировались потенциальные отрасли производства и предприятия по эксплуатации данного ж/д участка.

Опросы для выявления потенциала перевозок проводились в период с сентябрь 2008 года по март 2009 года. На их основе были изучены имеющийся у предприятий интерес к эксплуатации ж/д участка Вартиус–Кочкома, и выдвигаемые ими условия для эксплуатации участка. Опросы проводились путем телефонных переговоров с участием 20 финских предприятий и портов и 5 российских предприятий. Кроме того, связались с 13 финскими и 5 российскими предприятиями, для которых данный железнодорожный участок потенциальным для перевозок не представлялся.

Результаты проведенных в рамках проекта опросов и более ранних исследований способны представлять лишь часть общей картины о потенциале железнодорожного участка Вартиус-Кочкома. В ходе проведенных опросов было получено хорошее представление о потенциальных грузовых группах, подходящих для перевозки по данному железнодорожному участку. Существуют много других потенциальных мест отправления и назначения, также как и потенциальные предприятия для эксплуатации данного участка, помимо приведенных в настоящем исследовании.

1.3. Участники проекта и финансирование

Координатором проекта выступило Региональное объединение муниципалитетов Кайнуу в лице начальника проекта Пааво Керянен.

В целях принятия решений по вопросам проекта была организована руководящая группа, председателем которой выступил Алпо Йокелайнен, руководитель Регионального объединения муниципалитетов Кайнуу.

Остальные члены руководящей группы с финской стороны:

- Туйя Мааноя, министерство транспорта и связи
- Кари Химанен, порт Оулу
- Ханну Хуотари, город Кухмо
- Пааво Керянен, Региональное объединение Кайнуу
- Паули Маннинен, железные дороги Финляндии VR Cargo
- Тимо Вялке/Кари Консин, Путевая администрация, Хельсинки
- Атле Матиланен, таможня Вартиуса
- Туомо Палокангас, Региональный союз Оулу
- Тимо Сяккинен, Суомуссалми
- Пекка Тиайнен, Пограничный отряд Кайнуу
- Сеппо Турунен, Нурминен Лоджистикс Лтд, Йоенсуу
- Ханну Хейккинен, Региональное объединение Кайнуу

- Мартти Юнтунен, Региональное объединение Кайнуу
- Йорма Тейттинен, Региональное объединение Кайнуу
- Арья Туурала, Региональное объединение Кайнуу
- Матти Ниссинпен, Региональное объединение Кайнуу

С российской стороны:

- Вячеслав С. Шаповал, муниципальное образование «город Костомукша»
- Николай Н. Бигун, администрация города Костомукша
- Сергей А. Абдрашитов, Петрозаводский филиал Октябрьской железной дороги, филиала ОАО РЖД
- Сергей В. Баташов, Баренц Линк Форум
- Василий И. Стасевич, Муезерский район

За подготовку заседаний руководящей группы отвечала рабочая группа, председателем которой выступил Ханну Хуотари из города Кухмо. Остальные члены группы:

- Пааво Керянен, Региональное объединение Кайнуу
- Ханну Хейккинен, Региональное объединение Кайнуу
- Мартти Юнтунен, Региональное объединение Кайнуу
- Арья Туурала, Региональное объединение Кайнуу

Главным консультантом выступила компания EP Logistics, которая назначила начальником проекта старшего эксперта Пирье Веняляйнен, магистра экономических наук. Участие в подготовке исследования принимали также инженер Рiku Коскимаа, дипломированный инженер Йармо Саллинен, капитан дальнего плавания Матти Утриайнен. Анализ конкурирующих маршрутов и опросы в России выполнены дипломированным инженером Бьерном Силфвервергом от фирмы АО WSP Finland и инженером Иваном Калишевичем. В выполнении опросов в России также участвовал Институт исследования и проектирования регионального развития и транспорта под руководством директора Рубена Тертерьяна.

Проект был осуществлен как проект сотрудничества с сопредельными регионами с финансированием от министерства иностранных дел Финляндии и министерства транспорта и связи Финляндии. Кроме того, в софинансировании проекта участвовали Муниципальное образование «город Костомукша», Петрозаводский филиал Октябрьской железной дороги, филиала ОАО РЖД, Северсталь-Ресурс/ОАО Карельский окатыш, Региональное объединение муниципалитетов Кайнуу.

1.4. Заключение по проекту

Цель

Цель проекта - выявить потенциал грузоперевозок и потенциальные пользователи железнодорожного участка Вартиус-Кочкома, идентифицировать с точки зрения предприятий и региональных органов власти основные потребности по дальнейшему развитию участка и маркетинговым мероприятиям, разработать концепцию маркетинга и развития.

Методика

В настоящем исследовании собраны результаты предыдущих исследований и прогнозов грузоперевозок по железнодорожному участку Вартиус-Кочкома.

Дополнительно, в результате опросов предприятий и рабочих семинаров получено актуальное видение предприятий, представителей власти о потенциале развития железнодорожного участка относительно к перевозкам разных групп товаров и необходимым мерам. Важнейшие задачи касаются повышения конкурентоспособности маршрута, введения собственных тарифов по железнодорожной линии Ледмозеро-Кочкома, начала реализации маркетинговых мероприятий и пилотных проектов по комбинированным перевозкам. Часть нужных мероприятий была идентифицирована еще в более ранних исследованиях. Их выдвижение и в настоящем исследовании подчеркивает не только их важность, но и то, что они не продвинулись.

Железнодорожные перевозки через ЖДПП

За последние годы по железной дороге через ЖДПП Вартиус-Кивиярви перевозились ежегодно грузы в объеме более 2 миллионов тонн. В основном это были транзитные перевозки железной руды из Костомукши на порт Коккола. Также и по участку Ледмозеро – Кочкома запущены транзитные перевозки.

Видение предприятий о потенциале развития железнодорожного участка

На основе опросов выявлены явные преимущества маршрута Вартиус-Кочкома как для перевозок определенных видов товаров, так и для перевозок в определенных регионах. Потенциальный объем грузов, перевозимых из Финляндии в северо-западную Россию через станцию Вартиус, один миллион тонн, включая сотни тысяч тонн – в контейнерах. Контейнерный вид перевозки можно применять для транспортировки техники и оборудования, строительной и промышленной продукции, сырья. Значительный потенциал существует в области перевозок, которые будут осуществляться для нужд многочисленных инвестиционных проектов освоения ресурсов энергетики и полезных ископаемых в Баренцевом регионе. Развитие данного железнодорожного участка способствует росту конкурентоспособности Баренцева региона и развитию международной торговли.

Преимущества маршрута по сравнению с конкурирующими маршрутами

К конкурирующим маршрутам, в том числе, относятся маршруты через Мурманский порт и порты Финского залива. Железнодорожный участок Вартиус-Кочкома предлагает незагруженный маршрут для перевозок между Северной Финляндией и северо-западной Россией. Железнодорожный участок Вартиус-Кочкома соединен с восточными регионами России и регионами Азии. На западе участок соединен со многими портами Северной Финляндии и, следовательно, с регионом Балтийского моря. Далее развитие сообщения железнодорожного участка со Скандинавией осуществляется в отдельных проектах.

Предпосылки для развития перевозок

С технической точки зрения нет препятствий двухкратному увеличению объемов грузоперевозок по железнодорожному участку Вартиус-Кочкома. Ранее препятствием служило отсутствие утвержденного статуса с тарифами для международных перевозок по участку Ледмозеро-Кочкома. В железнодорожных тарифах РФ все же отражается предпочтение экспортным перевозкам через собственные порты РФ.

Для того, чтобы значительно наращивать объемы перевозок по железной дороге и запускать контейнерных перевозок, необходимо усовершенствование как процедур пересечения государственной границы, так и технического состояния участка железной дороги, в частности, в российской стороне. С точки зрения предприятий, для наращивания объемов перевозок по железнодорожному участку важнее всего конкурентоспособные цены и уровень сервиса. А уровень цен перевозок и их сервис улучшаются тогда, когда грузопотоки будут осуществляться стабильно в оба направления.

Необходимые мероприятия

Создание грузопотоков в достаточных объемах потребует сотрудничества ключевых участников с целью достижения конкурентоспособности маршрута Вартиус-Кочкома среди других конкурирующих маршрутов (Мурманск, Санкт-Петербург). К ключевым участникам относятся промышленные и логистические предприятия в зоне влияния железнодорожного участка Вартиус-Кочкома, региональные организации по развитию предпринимательской деятельности и транспортных связей (области, муниципалитеты, торгово-промышленные палаты), органы Баренц сотрудничества, транспортные административные органы и пограничные и таможенные службы.

Важнейшие мероприятия

- С учетом проводимых с предприятиями переговоров, повысить уровень предлагаемых им транспортных услуг
- Координация рождающейся новой деловой деятельности по экспорту и сбор отдельных грузов с целью обеспечения достаточных объемов грузоперевозок

Осуществление пилотных контейнерных перевозок

- Сотрудничество логистических компаний в целях развития конкурентоспособности маршрута по ценам и уровню сервиса.

Мероприятия по маркетингу

Для внедрения потенциала, вложенного в железнодорожном участке Вартиус-Кочкома, необходимо повысить известность данного участка и предлагаемых им преимуществ, а также разработать в виде продукции услуги по перевозкам.

Отвественность за повышение известности маршрута в целом возлагается на региональные организации развития, за мероприятия по маркетингу конкретных видов услуг по перевозкам, предлагаемых по железнодорожному участку – на деятелей логистического сектора. Региональным властям и организациям развития предлагается осуществлять общий маркетинг маршрута Вартиус-Кочкома, а транспортным и логистическим компаниям проводить маркетинг транспортно-логистических услуг. Первоочередной целевой группой являются компании, занимающиеся внешнеэкономической деятельностью, расположенные как в Финляндии, так и в России.

Реализация комплексной программы маркетинговых мероприятий и мероприятий по развитию участка предполагает создание финляндско-российской координирующей организации еще в течение 2009 года. В начальной стадии мероприятия будут координировать проект Баренц Линк Форум (2007 - 2009).

2. СЕГОДНЯШНЕЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ ВАРТИУС - КОЧКОМА

2.1. Расположение и сообщения

Железнодорожный участок Вартиус/Кивиярви-Ледозеро-Кочкома является горизонтальным сообщением, которое присоединяет, в том числе, порты Ботнического залива с железнодорожной магистралью Санкт-Петербург – Мурманск и портами северо-западной России (карта 1).



Карта 1. Железнодорожное сообщение Вартиус – Кочкома. Источник: Проект «Нордлинк» 2004.

Железнодорожный участок Вартиус – Кочкома является частью коридора Баренц Линк, который проходит через г.Хапаранда во Швеции до г.Нарвик в Норвегии на западе и через г.Архангельск до г.Пермь на востоке.

Участок также является частью некоторых других международных транспортных коридоров (Таблица 2). Расположенная на финской стороне участок дороги является частью Трансъвропейской транспортной сети TEN ЕС, и одновременно, частью запланированной магистральной сети для перевозки тяжеловесных грузов в Финляндии. Расположенная в российской стороне участок дороги входит в состав Стратегии развития железных дорог Российской Федерации до 2030.

Немаловажное значение для потенциала железнодорожных грузоперевозок через станцию Вартиус/Кивиярви будет иметь строительство железнодорожной магистрали «Белкомур»¹, запроектированный для соединения Архангельской области с Республикой Коми и регионами Урала. Магистраль сократит на 800 км путь железнодорожных перевозок между Северной Скандинавией и Транссибирской магистралью. Проект также тесно связан с проектом развития нового глубоководного порта в г.Архангельск. Железнодорожная магистраль включена в Стратегию развития железных дорог Российской Федерации до 2030. Начало строительства предполагается в 2016.

Международные коридоры, в состав которых входит железнодорожный участок Вартиус - Кочкома.

Северная Ось ЕС (Northern Axis)

- Определенные так называемой группой высокого уровня (High Level Group) ЕС четыре наземных осей, одна из которых - северная ось
- Нарвик – Хапаранда/Торнио – Вартиус/Кивиярви – Санкт-Петербург

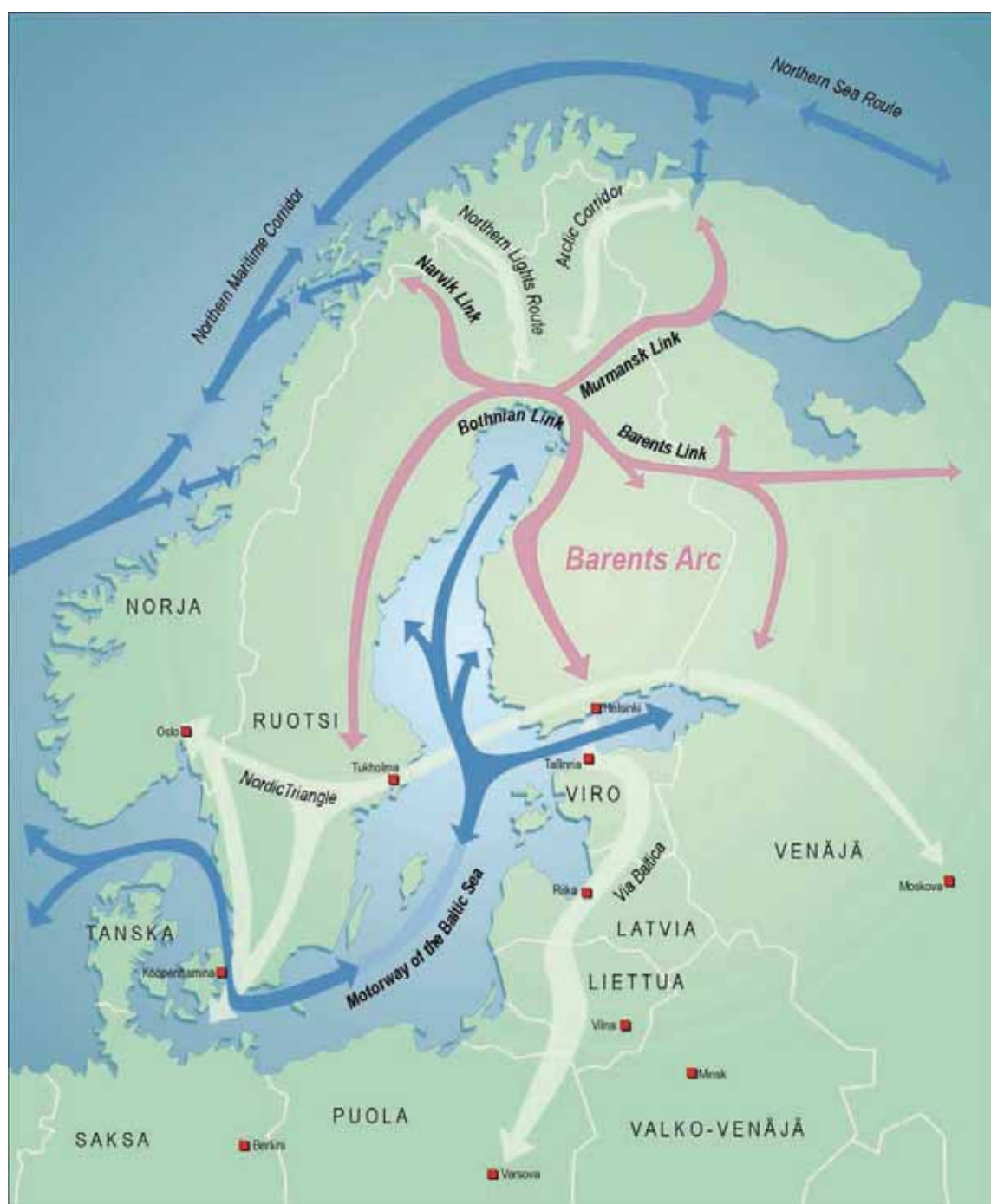
Баренц Линк, входящий в состав Баренцевой Дуги

- коридор Нарвик–Хапаранда/Торнио–Вартиус/ Кивиярви–Архангельск–Пермь с сообщением с Транссибирской магистралью
- Южное ответвление через Санкт-Петербург и Москву с выходом на Транссибирскую магистраль
- Сообщение с Ботническим Линком и Нарвик Линком

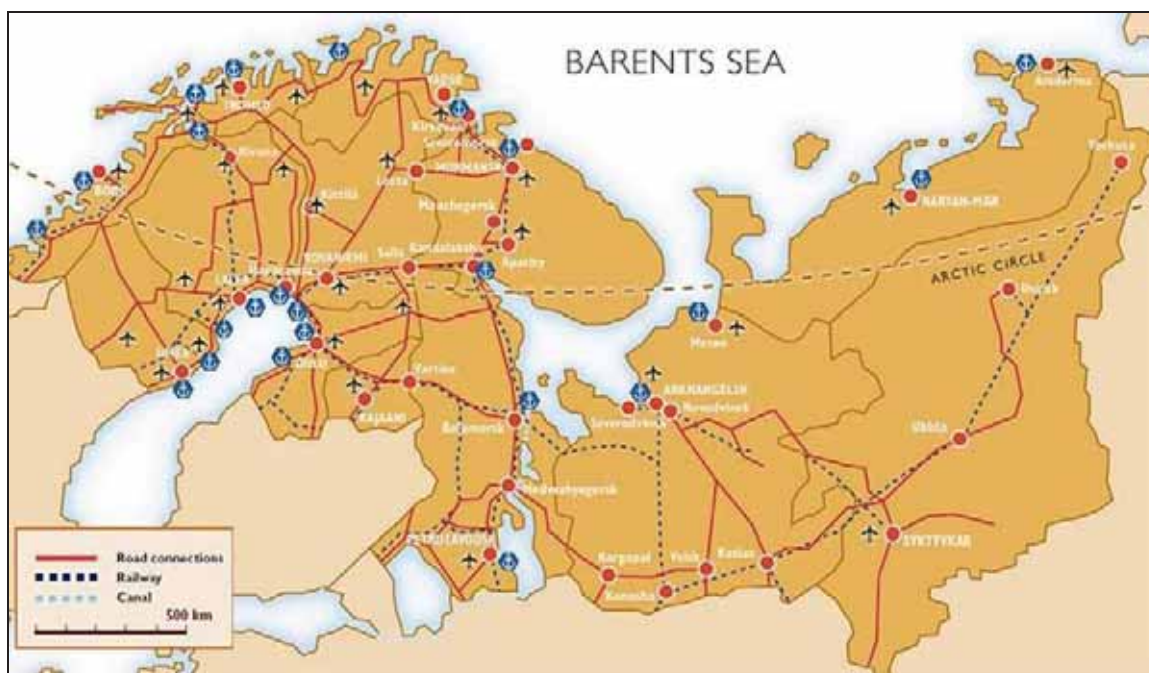
N.E.W. корридор (North East West Freight corridor)

- Северная Америка – Нарвик – Хапаранда – Вартиус/Кивиярви – Азия
- Контейнерные перевозки между Дальним Востоком/Россией и Северной Америкой/Западной Европой
- Потенциальными перевозками считаются перевозки потребительских товаров из Соединенных Штатов в КНР, а также перевозки товаров ежедневного потребления и электроники из Восточной Азии в Европу.

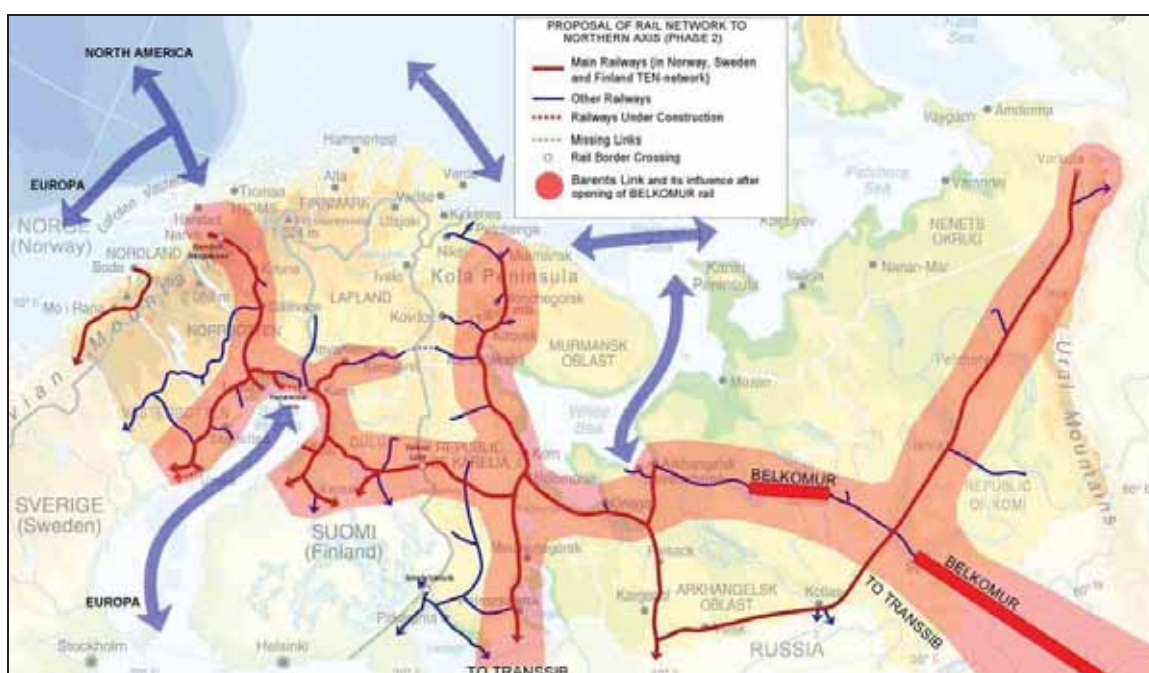
¹Белкомур – сокращение от слов Белое море – Коми - Урал



Карта 2. Транспортные коридоры Северной Европы. Источник: Союз Северной Остерботнии, 2008.



Карта 3. Транспортная инфраструктура Баренцева региона. Источник: www.barentsinfo.org.



Карта 4. Предложение на железнодорожную сеть «Северная транспортная ось». Источник: Баренц Линк Форум, 2007.

2.2. Техническое описание и планы развития железнодорожного сообщения Вартиус - Кочкома

Участок Контиомяки – Вартиус

Участок Контиомяки–Вартиус однопутный, категории С1, электрифицирован. Максимально допустимая нагрузка на ось вагонов финского производства - 22,5 тонны. Вагоны, изготовленные по стандартам РФ, при нагрузке на ось 24,5 тонн также можно перевозить по участку Вартиус-Контиомяки-Оулу. В 2005 году станция Вартиус была расширена, были уложены дополнительные пути для повышения пропускной способности пограничного пункта пропуска и улучшения условий движения поездов. На железнодорожном участке Контиомяки-Вартиус на сегодня существует всего 21 пересечение с шоссе на одном уровне, не оснащенное сигнализацией.

В оперативно-экономическом плане Путевой администрации Финляндии до 2013 г. намечена замена поверхностных конструкций ж/д участка Вартиус-Контиомяки, что соответствует цели повывшения максимально допустимой нагрузки на ось до 25 тонн. В отчете по транспортной политике, выданном государственным советом Финляндии, был предложен инвестиционный проект для повышения пропускной способности железнодорожного участка Юливиеска – Оулу - Вартиус. Дополнительно предложены другие проекты, содействующие и конкурентоспособности железнодорожного сообщения через Вартиус, в том числе, по устройству дополнительных путей на участке Коккола – Юливиеска и электрификации участка Юливиеска- Иисалми.

Несовместимость контактных сетей и тормозных систем локомотивов России и Финляндии заставляет производить замену локомотива на границе.

В Финляндии при установке цен на железнодорожные перевозки не используются утвержденные тарифы на перевозки, а основываются на договорах между VR Cargo и его клиентами, заинтересованными в грузоперевозках, и исходят при этом из реальных расходов на запрашиваемые перевозки.

Участок Вартиус – Кочкома

Участок неэлектрифицирован, отсутствуют устройства системы центральной блокировки (СЦБ). Для развития участка Октябрьской железной дорогой составлена программа освоения проектов в сумме 350 миллионов рублей (ок. 8 миллионов евро²), включающих в том числе укрепление путей, развитие станций и оснащение устройствами СЦБ. Электрификация участка планируется в 2015 году.

Станция Кивиярви включена в федеральную программу развития пограничных станций «Росграница». В ответственность Федерального агентства «Граница РФ», основанного в 2008 году, входит инфраструктура всех пограничных пунктов пересечения и ее развитие.

Железнодорожный участок Ледмозеро-Кочкома был включен в тарифное руководство № 4 железных дорог РФ в качестве малодетального участка (пока по

² 2.4.2009 курс (1 евро равно 44,8790 рублям) (Европейский центральный банк)

нему будет менее восьми пар поездов в сутки) начиная с 1.1.2009 года. Это значит, что его тарифы на перевозки будут рассчитываться не по кратчайшему расстоянию, а по существующему пути через Суоярви.

С увеличением объемов перевозок и изменением статуса участка основание для определения тарифов, соответственно, изменится. Например, тариф на повагонную перевозку концентрата железной руды от г.Оленегорск на Кольском полуострове до ст. Кивиярви с расчетом через Суоярви на 42 % выше, чем с расчетом тарифа провоза напрямую через участок Кочкома-Ледмозеро. Разница в расчетах тарифов на перевозку, отправляемую из Петрозаводска, только на 5 % выше.

Потребности развития инфраструктуры железнодорожного участка рассматриваются более подробно в главе 5.

Техническое состояние железнодорожного участка Вартиус - Кочкома и пограничных станций на сегодня В Финляндии:

Участок Вартиус – Конттиомяки

- Однопутный категории С1-С2, электрифицирован в 2006г.
- Максимально допустимая скорость 80 км/ч
- Максимально допустимая нагрузка на ось 22,5 тонн, для вагонов, построенных по российским стандартам 24,5 тонн при максимальной скоростью 70 км/ч
- Пропуская способность 5 пар поездов/сутки

Станция Вартиус

- На станции пять электрифицированных путей для нужд железнодорожного движения и один погрузочный путь
- В 2005 году станция была расширена и дополнительные пути уложены
- В 2007 году в Вартиусе построен грузовой терминал
- Маневровые работы на станции выполняются по необходимости

Техническое состояние железнодорожного участка Вартиус - Кочкома и пограничных станций на сегодня В России:

Станция Кивиярви

- В 2008 году уложены две дополнительных пути
- Включена в государственную программу развития «Росграница»

Ж/д участок Кивиярви - Костамукша - Ледмозеро - Кочкома

- участок неэлектрифицирован
- максимально допустимая скорость 80 км в час
- Максимально допустимая нагрузка на ось 22,5 тонн (по магистрали Мурманск–Санкт-Петербург 25 тонн)
- Пропускная способность Кивиярви-Костомукша 5 пар поездов в сутки
- Место для разъезда ст. Черный порог
- В 2008 году выполнены работы по усовершенствованию пути протяженностью 15 км от границы в направлении г.Костомукша
- Пропускная способность Костомукша-Ледмозеро 12 пар поездов в сутки
- Пропускная способность Ледмозеро-Кочкома 7 пар поездов в сутки

2.3. Сегодняшние объемы перевозок и более ранние прогнозы

Железнодорожные перевозки из России в Финляндию через пограничную станцию Вартиус/Кивиярви состоят из сырьевых перевозок. В 2008 году объем грузоперевозок составил 2,3 миллионов тонн. В 2006 объем составил до 3,6 миллионов тонн. Причиной сокращения грузоперевозок служило решение АО Раутаруукки о привозе железнорудных окатышей из г.Кируны, Швеция, вместо России.

За последние годы важную роль в перевозках играли транзитные перевозки из России через Финляндию. Они, в основном, заключали в себе перевозки железнорудных окатышей из Костомукшского горно-обогатительного комбината в порт Коккола на экспорт.

До 2006 года по данному участку осуществлялась значительная часть из общего импорта Финляндии из России. Объемы, однако, сократились в 2007 году вследствие упомянутого выше решения Раутаруукки. Объем экспортных перевозок из Финляндии по данному участку незначителен.

В 1990-х годах по железнодорожному участку осуществились транзитные импортные перевозки в Россию, которые при смене тысячелетий прекратились. В 2008 году они снова начались с перевозками глинозема предприятиями, расположенными в Кандалакше и Надвоицах.

В -90-ых годах, в частности, помимо железной руды, через границу шли перевозки древесины, пиломатериалов и металлов. В последние годы перевозки состояли почти исключительно из железной руды.

Более подробное изображение о развитии объемов грузоперевозок приведено в приложениях 1 и 2.

Пропускная способность железнодорожного участка Вартиус-Кочкома - 5 пар поездов в сутки, что равняется 5 миллионам тонн груза в год. Сегодня движение по участку, однако, составляет всего лишь 2,5 пар поездов в сутки. Следовательно, при существующем на сегодня состоянии инфраструктуры можно двухкратно увеличивать объемы перевозок.

В 2000-ых годах через МАПП Вартиус-Люття автодорожным транспортом осуществлялись грузоперевозки в объеме нескольких сотень тысяч тонн в год, состоявших, в основном, из круглого леса. Начиная с 2009-го года преобладают перевозки щепы из России в Финляндию и далее в Швецию.

Железнодорожные грузоперевозки из Финляндии в Швецию требуют специальных процедур (замены вагонных тележек и локомотива), ввиду разной ширины колеи и несовместимости контактных сетей.



Рис. 1. Железнодорожные перевозки через пограничную станцию Вартиус/Кивиярви (в тоннах). Источник: VR Cargo



Рис. 2. Железнодорожные перевозки через пограничную станцию Вартиус/Кивиярви по видам грузов (в тоннах в годах). Источник: VR Cargo

Предыдущие прогнозы

В ходе предыдущих проектов по изучению трансграничных грузопотоков, проходящих через пограничную станцию Вартиус/Кивиярви, выведен ряд прогнозов. Прогнозы были выполнены до наступления нынешнего глобального финансово-экономического кризиса.

Особую сложность при составлении прогнозов на развитие грузопотоков заключалась и заключается в том, что грузоперевозки осуществляются некоторыми крупными предприятиями, решения которых в отношении грузоперевозок влияют существенно на общий объем трансграничных грузопотоков.

Согласно прогнозу изучения по грузоперевозкам в Северной Финляндии, выполненного Путевой администрацией Финляндии в 2007 году, годовой объем грузопотоков через пограничную станцию Вартиус/Кивиярви в 2015 году оценивается в 1,7 миллионов тонн. Это ниже уровня сегодняшних объемов. до 2030 года годовые грузопотоки будут увеличиваться приблизительно до 6 миллионов тонн. Рост, в основном, предполагается за счет транзитных перевозок.

На основе опросов, осуществленных в ходе разработки отчета «План развития международной пограничной станции Вартиус» (Баренц Линк Форум, 2008), прогнозируемые темпы роста объемов грузоперевозок опережает темпы, прогнозируемые Путевой администрацией Финляндии. Рост был прогнозирован, в том числе, за счет увеличения транзитных перевозок продукции и сырьевых материалов отдельных отраслей производства в северо-западных регионах России: металлообрабатывающей, деревообрабатывающей, добычи полезных ископаемых. Предполагается, что грузоперевозки продукции будут осуществляться через станцию Кивиярви в западное направление, а грузоперевозки сырьевых материалов для предприятий через станцию Вартиус в восточное направление.

Согласно прогнозам компании АО Matrex потенциал годовых грузоперевозок через пограничную станцию Вартиус/Кивиярви будет составлять от 8,0 до 8,5 миллионов тонн в 2020 году, даже в случае строительства и приема в эксплуатацию северной железнодорожной линии Салла – Алакуртти между Финляндией и Россией.

По прогнозу отчета «Северная Ось», выполненного комиссией ЕС и опубликованного в 2007 году, рост экспортных перевозок России через Вартиус/Кивиярви в 2020 году превысит 4 миллионов тонн (приложение 3). Импортные грузоперевозки России по прогнозу не превысят один миллион тонн.

Упомянутые выше прогнозы на развитие железнодорожных грузопотоков через Вартиус/Кивиярви расходятся по масштабам, но все они предусматривают явный рост грузопотоков по сравнению с сегодняшним уровнем.

2.4. Конкурирующие маршруты

С сегодняшними и потенциальными грузоперевозками через станцию Вартиус/Кивиярви конкурирует множество других маршрутов, в том числе такие, которые основываются на других видах транспорта. На положение конкурирующих маршрутов влияют многие факторы:

- Исходные регионы и регионы назначения экспортных, импортных и транзитных перевозок: длина маршрута: приемлемые виды транспорта
- Площадки перегрузки и погрузки грузов
- Габариты и цена груза
- Требования к срокам доставки, уровню сервиса, безопасности, расходам маршрута
- Специальные требования груза (в т.ч. температура, потребности логистического обслуживания по протяженности транспортной цепи, придающего товару добавленную ценность, например, установка цены, (пере)упаковка, мойка, ремонт)
- Регулярность грузоперевозок
- Транспортные компании, используемые клиентами на основе договоров по грузоперевозкам, и их экспедиторами

На конкурентоспособность маршрута можно повлиять хорошим уровнем транспортной инфраструктуры, плавным пересечением границы, предложением тех видов логистических услуг, на которые существует спрос предприятий, и, прежде всего, выгодным уровнем цен.

Логистические системы клиентов-грузовладельцев, экспедиторских компаний и логистических операторов формируются в течение многих лет, и выбор нового маршрута может потребовать значительных изменений в существующих системах. Таким образом, новый маршрут и его услуги должны предоставить значительные преимущества по сравнению с принятым ранее решением предприятия по перевозке. Новые маршруты, как правило, более конкурентоспособны при удовлетворении новых потребностей по грузоперевозкам, когда еще не отработана стабильная схема перевозок по каким-либо конкурирующим маршрутам.

Краткое описание конкурирующих маршрутов с оценкой их значения для перевозок через станцию Вартиус/Кивиярви приведено в таблице 1.

Транспортные маршруты, расположенные южнее от станции Вартиус/Кивиярви, конкурируют большим спектром логистических услуг, но они загружены, и зона их влияния в России сосредоточивается на юго-восточное направление от г.Санкт-Петербург. Маршрут через Вартиус/Кивиярви более конкурентоспособен применительно к грузоперевозкам северо-западных и северных регионов России. В Финляндии зоной влияния данного железнодорожного участка, в принципе, может быть вся страна, так как со станцией Вартиус имеется хорошее сообщение по железной дороге из портов южного побережья Финляндии. Самый серьезный конкурент по грузоперевозкам северных регионов – это маршрут через Мурманский порт. Развитие порта будет замедлено в связи с отложением проектов освоения Штокмановского газового месторождения в условиях нынешнего экономического спада. Развитие портов северо-западных регионов России и открытие Северного морского пути смогут создать в будущем новый маршрут для экспортных грузоперевозок Финляндии через станцию Вартиус.

Все морские маршруты ведут явную конкуренцию за грузоперевозки Азии, так как стоимость морских перевозок значительно ниже железнодорожных по Транссибирской магистрали. Тарифы на морские перевозки упали вследствие международного экономического спада.

Частота движения товарных составов по Транссибирской магистрали не удовлетворяет потребностям по контейнерных грузоперевозок.

В результате гармонизации тарифов внутренних и внешних железнодорожных грузоперевозок в России экспортные перевозки через нероссийские порты стали относительно менее дорогостоящими по сравнению с обстановкой, существовавшей несколько лет тому назад. Российские предприятия, участвовавшие в опросах по проекту, однако, считали разницу в тарифах по железной дороге существенной причиной более высокой конкурентоспособности маршрутов через российские порты.

Например, в отношении грузоперевозок между Центральной Европой и Кочкомой разница в расходах по разным маршрутам возникает за счет доли железнодорожных перевозок. Вторым существенным фактором – тарифы, взимаемые портами и портовыми операторами. Например, тарифы порта Санкт-Петербурга выше чем в порту Оулу (включая портовые сборы и сборы портовых операторов). Разные маршруты морских перевозок не отличаются принципиально большим расхождением в тарифах. Порой, в практике, существенное влияние на тарифы может оказывать то, как часто и в каких объемах перевозят те или иные группы товаров по разным маршрутам. Конкурентоспособность маршрута Кочкома-Вартиус проявляется в отношении сроков доставки в регионе Балтийского моря (Карта 5 и Таблица 2).

Очевидно, что разные транспортные маршруты конкурируют между собой за перевозки разных видов товаров. По южным маршрутам преобладают перевозки ценных потребительских грузов в силу близости крупных населенных пунктов. Северные маршруты, в свою очередь, более конкурентоспособные при перевозках сырьевых материалов для промышленных предприятий и перевозках грузов для проектов освоения и развития регионов. Объемы грузоперевозок по маршрутам указаны в Карта 6.

Таблица 1. Конкурирующие с железнодорожным участком Вартиус-Кочкома транспортные маршруты, их преимущества и минусы по сравнению с маршрутом Вартиус-Кочкома

Маршрут	Вид перевозки	Преимущества	Минусы	Конку-ренция
Вартиус-Кочкома	(море)- ж/д - (море)	Незагруженность Близость от природных ресурсов Баренц региона и крупных инвестиционных проектов в зоне влияния предприятия, нуждающиеся в тяжелых грузоперевозках Хорошее сообщение с многими портами	Контейнерные перевозки не разрешены Односторонность существующих грузопотоков, их небольшой объем Отдаленность от крупных населенных пунктов	Перевозки сырьевых материалов, перевозки промышленности и инвестиционных проектов
Порты Баренц региона России (Северный морской коридор)	Ж/д – море	Более быстрый доступ до регионов вне Балтийского моря Проекты развития портов Мурманска, Беломорска и Архангельска (в т.ч. контейнерные перевозки) Изменение климата сможет повлиять на ледовые условия	Менее быстрый маршрут до портов Балтийского моря ледовые условия затруднительные	ПЕРЕГРУЗКА в судна с сообщением за пределами Балтийского моря и его регионов
Мурманский линк (Мурманск – Кандалакша – Салла – Кеми/Торнио)	Ж/д – море	Расположение в близости от рудных карьеров и месторождений в СЗ России и Северной Финляндии Расположение в близости от газо-нефтяных месторождений в СЗ России	Строительство ж/д участка Салла – Алакуртти –пока в стадии изучения*	Перевозки насыпных грузов Баренц региона**
Сухопутные погранстанции Северной Финляндии/ СЗ России	Автодорога	Скорость грузоперевозок на коротком расстоянии Российский автотранспорт выгодный по цене	Неудовлетворительное состояние автодорожной сети в близлежащих от границы регионов России	Штучный товар

Маршрут	Вид перевоз-ки	Преимущества	Минусы	Конку-ренция
BEAR (Нарвик – Торнио – Хельсинки – Санкт-Петербург)	Море-ж/д	Потенциал регионов Хельсинки – Санкт-Петербург больше, и соответственно, потенциал развития больше Сообщение контейнерных поездов уже налажено между Южной Финляндией и Россией	Не конкурирует по перевозкам СЗ России и Северной России Перевоз через границу между Швецией и Финляндией проблематичный*** Маршрут более загруженный Сообщение в стадии изучения	Возможно в будущем
Ниирала/Вяртсиля	Ж/д	Перевозки по республике Карелия	Сообщение с портами Финляндии менее развитое фокус на импорт круглого леса	Древесина
Порты Южной Финляндии	Автодорога/ж/д - море	Хорошее регулярное сообщение с портами перегрузки в судна в сообщении с Азией	Загруженность авто-дорожного и желез-нодорожного сообщения	Перевозки Азии
Порты Южной Финляндии - Вайниккала -	Море –ж/д	Близость к крупным рынкам СПб и Москвы Ж/д сообщение регулярное и частое Уже функционирующие контейнерные перевозки	Загруженность сообщения с регионами СЗ и северной России, расстояние длинное	Контейнерные перевозки
Порты у Финского залива России	Море-ж/д	Хорошее сообщение с крупными рынками СПб и Москвы Задействован ряд проектов развития Внутреннее водное сообщение усовершенствуется	Загруженность ж/д магистрали СПб – Мурманск и порта СПб	небольшая контейнерные перевозки

* Региональный союз Лапландии

** По оценке Матрекс (2007) ж/д Салла-Алакуртти может сократить перевозки через ст. Вартиус/Кивиярви на 0,5 тонн в год

*** Аналогичная проблема по коридору Баренц Линк

Таблица 2. Сроки доставки по разным маршрутам.

Маршрут	Срок доставки (суток)*
Кочкома – Оулу – Росток	5
Кочкома – Оулу – Роттердам	7
Кочкома – Мурманск – Росток	8
Кочкома – Мурманск – Роттердам	8
Мурманск – Вартиус/Кивиярви	2
Беломорск – Мурманск	< 1
Кочкома – Санкт-Петербург – Росток	8
Кочкома – Санкт-Петербург – Роттердам	9
Пермь – Санкт-Петербург	5
Пермь – Брест	5

* Сроки усредненные, оценочные. Фактические сроки доставок зависят в т.ч. от частоты движения судов



Карта 5. Конкурирующие маршруты с железнодорожным маршрутом Кочкома – Вартиус



Карта 6. Железнодорожные грузопотоки Баренцева региона. (Источник: STBR 2005)

3. ЭКОНОМИКА И ПРЕДПРИЯТИЯ В ЗОНЕ ВЛИЯНИЯ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ВАРТИУС - КОЧКОМА

3.1. Структура экономики и перспективы развития

Зона влияния ж/д участка Вартиус-Кочкома фокусируется сегодня на Центральную Финляндию, так как большая часть грузоперевозок по данному участку идет в порт Коккола на экспорт. В России зона влияния фокусируется на город Костомукша.

Зона влияния железнодорожного сообщения может быть расширена в направлении запада через Швецию и Норвегию вплоть до Северной Америки. В северо-западной России она может расширяться в направлении востока вплоть до Дальнего Востока и Азии. В настоящей главе рассматривается только экономика Баренц региона.

Населенность

Баренц регион является редко населенным регионом с численностью населения всего 5,6 миллионов. Численность населения северной Финляндии насчитывает 0,7 миллионов при ожидаемом по прогнозу росте населения всего лишь на 4 % до 2025 года. Численность населения Баренц региона России насчитывает приблизительно 3 миллиона человек. Разница в населенности отдельных регионов, однако, большая. Регион в целом страдает от убытка численности населения, но планируемые новые промышленные и инфраструктурные проекты способны привлечь рабочую силу в регион.

ВНП на душу населения Баренц региона ниже южных регионов этих стран. Таким образом, Баренц регион не является регионом, где рост спроса на потребительские товары значителен. Все же в Баренц регионе намечается тенденция роста уровня жизни.

Отрасли производства

В производственной сфере Баренц региона преобладают лесная, металлургическая, энергетическая и рыбоперерабатывающая отрасли.

Значительными секторами экономики Баренц регионов северо-западной России являются горнодобывающая, лесная и химическая промышленность. В энергетической отрасли (добыча нефти, газа, угля) ряд инвестиционных проектов уже задействован или ожидает запуска. Рыбоперерабатывающая промышленность сосредоточена в Мурманске.

Самые значительные отрасли производства северной Финляндии – лесная, бумагоделательная, металлообрабатывающая, горнодобывающая, химическая и электронная промышленность. Две третьих промышленных рабочих мест региона расположены в зоне так называемой «дуги Ботнического залива».

Сильную позицию в экономике северной Швеции занимают отрасли горнодобывающей, металлургической, механической деревообрабатывающей и целлюлознобумажной промышленности. В северной Норвегии развиты отрасли переработки морепродуктов и добычи нефти и газа.

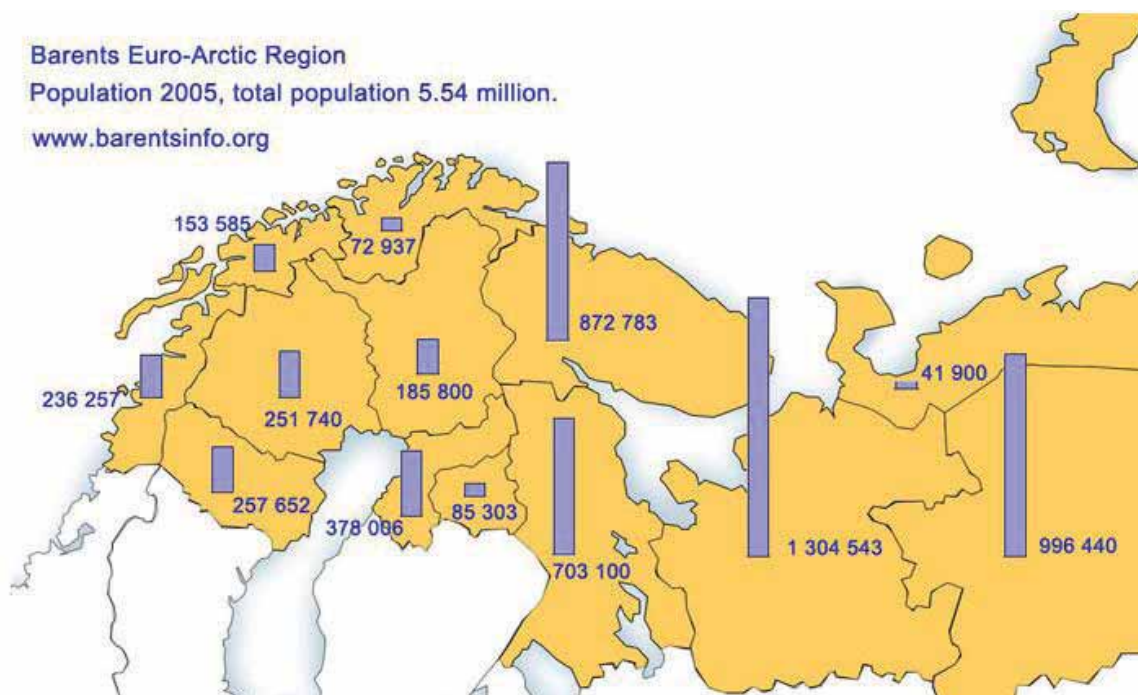
Перспективы развития экономики и международной торговли

Влияние международного экономического кризиса на предприятия Баренц региона стало ощутимым осенью 2008: в освоении инвестиционных проектов было отказано или отложено на более позднее время, произошли увольнения рабочей силы. По существующим на сегодня прогнозам, однако, экономический кризис не будет влиять на экономики России и Финляндии с такой силой и продолжительностью, как на экономики множества других стран ЕС.

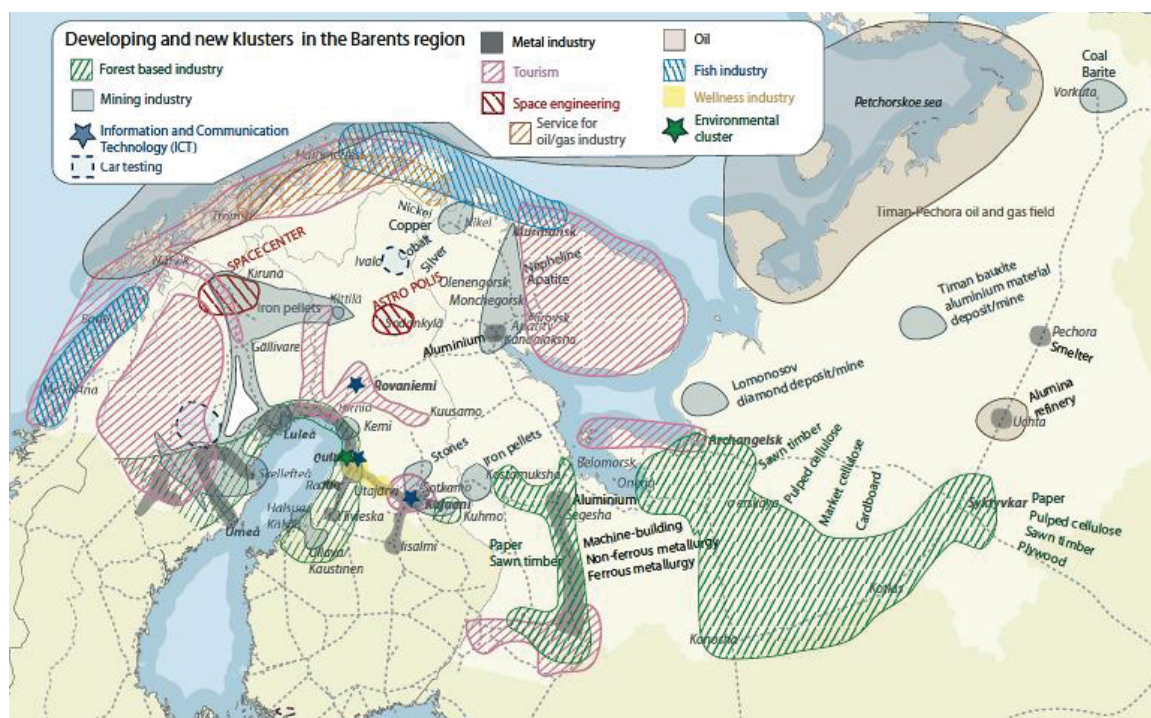
Особенно остро кризис коснулся лесной промышленности Финляндии, которая и до этого переживала серьезные структурные преобразования из-за наличия избыточных мощностей и перемещения центра потребительского спроса от Европы в Азию. Как в Финляндии, так и в России, государством принимаются меры с целью ликвидации проблем лесной промышленности по поддержанию дальнейшего развития отрасли, разработке новых видов продукции для рынка, в том числе и продукции для биоэнергетического топлива, способствующего уменьшить степень зависимости от углеводородов.

Отрасли металлургии и металлообработки Баренц региона также вынуждены были отреагировать на наступление экономического спада, в том числе, путем сокращения объемов производства и отложения инвестиций. Благодаря наличию больших природных ресурсов, отрасль по всей вероятности не будет переживать аналогичные структурные преобразования производства как лесная отрасль.

Как в северной Финляндии, так и в северо-западном регионе России, задействовано или ожидается запуск множества проектов освоения полезных ископаемых. В силу того, что продолжительность таких проектов рассчитывается на десятилетия, краткосрочный экономический спад не способен влиять на их освоение. Однако, понижение цен на сырьевые материалы задерживает продвижение проектов, а экономический спад, со своей стороны, задерживает привлечение инвестиций для них.



Карта 7. Численность населения в Баренц регионе. (Источник: STBR 2004)



Карта 8. Развивающиеся кластеры в Баренц регионе. (Источник: STBR 2005)

3.2. Потенциальные корпоративные потребители транспортных услуг железнодорожной линии Вартиус – Кочкома

Были идентифицированы потенциальные отрасли для эксплуатации железнодорожного участка Вартиус – Кочкома, основываясь на следующих факторах:

- структура экономики и производства зон влияния ж/д участка
- результаты предыдущих исследований по ж/д участку
- опубликованные статьи
- проведенные в рамках исследования рабочие семинары и опросы

Наиболее потенциальная из отраслей промышленности - это металлообрабатывающая промышленность (использующая данный ж/д участок сегодня). Объемы грузоперевозок отрасли большие, грузы тяжеловесные, при этом быстрота доставки продукции не является критичным фактором. В зоне влияния ж/д участка расположено множество предприятий металлообрабатывающей промышленности, использующих природные ресурсы региона и нуждающихся в сырьевых поставках в том числе и из далеких регионов. Существует необходимость в усовершенствовании грузоперевозок продукции данной отрасли, в том числе, касательно контейнерных перевозок. Сырьевые материалы, представляя собой грузы повышенной ценности, все чаще перевозят в контейнерах. В краткосрочной перспективе на объемы грузоперевозок металлообрабатывающей промышленности повлияет наступивший экономический спад, который вынуждает предприятия сокращать объемы производства.

В горнодобывающей отрасли как в северной Финляндии, так и северо-западном регионе России начат ряд проектов освоения. В результате экономического спада цены на сырьевые материалы понизились, что отчасти замедляет запуск новых проектов. Но рудники, как правило, создают долгосрочный спрос на транспортные услуги, начиная от стадии проектов строительства жилищных и инфраструктурных объектов для обеспечения сферы услуг и транспорта, инвестиционных закупок и закупок оборудования, до закупок сырьевых материалов для производственных процессов и перевозок продукции добычи и обогащения руда. Примеры проектов данной отрасли приведены в таблице 3.

В северо-западном регионе России осуществляется целый ряд проектов по освоению нефтегазовых месторождений, для которых необходимы закупки оборудования как инвестиционного, так и другого характера. Это создает потенциал для железнодорожных грузоперевозок в регионе. Конкурентоспособность маршрута Вартиус-Кочкома подчеркивается тогда, когда эти закупки осуществляются в регионе Балтийского моря или перевозят через него. В других случаях более конкурентоспособными станут Мурманский порт и другие восточные сухопутные маршруты по РФ.

Спрос на каменный уголь и кокс в Финляндии имеется как в производстве энергии, так и в сталелитейной промышленности. Каменный уголь транспортируется сегодня по железной дороге от Воркуты, Республика Коми, до российских портов у Финского залива, а далее в Финляндию морским транспортом. По мере гармонизации тарифов на российские железнодорожные перевозки, прямые железнодорожные перевозки будут более конкурентоспособными. Железнодорожный маршрут через пограничный пункт Вартиус/Кивиярви предлагает альтернативный, незагруженный маршрут для этих перевозок.

Явный потенциал отмечается для грузоперевозок техники и оборудования как для целей упомянутых выше проектов освоения, так и для потребностей промышленных предприятий, действующих в зоне влияния железнодорожного участка Вартиус-Кочкома. В случае, если цепочка перевозки техники и оборудования включает в себя и морскую перевозку, лучше всего приспособлены для таких перевозок контейнеры. Контейнерные перевозки через пограничную станцию Вартиус/Кивиярви, однако, по действующему на сегодня соглашению о трансграничном сообщении не разрешаются. Для запуска контейнерных перевозок необходимо, в том числе, и капиталовложения в инфраструктуру. Предпосылки для запуска контейнерных грузоперевозок более подробно приведены в главе 5. Традиционные вагоны железнодорожных перевозок между Финляндией и Россией и специализированные вагоны хорошо подходят и для перевозки техники и оборудования.

В предыдущих исследованиях по рассматриваемому железнодорожному маршруту отмечен был потенциал по перевозкам круглого леса. После введения пошлин на экспорт круглого леса в РФ, начиная с 2010 года, потенциал лесной отрасли будет заключаться в перевозках продукции деревообработки (пиломатериалы, щепа и т.п.). Недавно в России прозвучало предложение об освобождении предприятий лесной промышленности от экспортных пошлин на круглый лес на условии, если они осуществляют инвестиции.

Быстрыми темпами развивается отрасль биоэнергетики, формируя спрос на перевозки деревянных гранулов, брикетов, торфи. Предприятия по производству гранулов в Финляндии ощущают периодическую нехватку сырья. Крупномасштабные инвестиционные проекты вовлекают за собой увеличение спроса на строительство жилья и, возможно, на деревянные коттеджи и деревянные изделия.

Проекты горнодобывающей промышленности также увеличивают спрос на химикаты и прочие промышленные сырьевые продукты (серная кислота, кальцит и др.). По продукции химической промышленности потенциал намечается в перевозках удобрений.

Выше приведены примеры о потенциальных грузоперевозках строительных конструкций и продукции стройиндустрии. Спрос на перевозки продукции данной отрасли в северо-западной России будут создавать многие проекты освоения и развития ресурсов. Транспортные перевозки этой отрасли часто бывают негабаритными, и их осуществление через пограничный пункт пропуска Вартиус/Кивиярви по условиям действующего на сегодня соглашения о трансграничном сообщении не разрешается.

Перевозки по рассматриваемому участку железной дороги потребительских товаров не представляются потенциальными в краткосрочной перспективе. Конкуренентоспособный вид для перевозки данных товаров – автотранспортный ввиду скорости доставки и частоты движения. Международная торговля потребительскими продуктами в регионе всегда была незначительна по объемам. В случае начала контейнерных перевозок через станцию Вартиус/Кивиярви, потенциал для перевозок потребительских товаров в долгосрочной перспективе будет иметь определенное место. Согласно действующему на сегодня таможенному соглашению перевозки быстропортящихся продуктов питания через МАПП Вартиус-Люття не разрешается.

Контейнерные перевозки

Во многих отраслях производства намечается потребность в контейнерных грузоперевозках через Вартиус/ Кивиярви. Контейнеры – удобный способ перевозки, в том числе оборудования и штучных товаров, и товаров и оборудования для нужд проектов освоения. Насыпные грузы тоже часто перевозят в контейнерах, что позволило бы оптимально балансировать грузопотоки отходящие и поступающие. Перевозки штучных товаров, однако, хорошо осуществлять и в традиционных и специальных вагонах, тем более, если цепочка перевозок не включает в себя контейнерное звено перевозки.

В дальнесрочной перспективе через пограничный пункт Вартиус/Кивиярви также представляется возможным осуществление контейнерных и комбинированных³ перевозок, также как и чартерных пассажирских перевозок (например, между городами Оулу и Архангельск). О возможности комбинированных перевозок через пограничный пункт Ваалимаа/Торфьяновка ведутся переговоры между финляндскими железными дорогами VR Cargo и российским ОАО РЖД.

Инвестиционные проекты

Общая сумма инвестиций, осваиваемых в регионе европейского Севера (European High North)⁴ до 2015 года, будет составлять приблизительно 50 миллиардов евро (Торговая палата Лапландии 2008г.). Доли разных стран следующие:

- Северная Норвегия 1,2 млрд евро
- Северная Швеция 3 млрд евро
- Лапландия Финляндии 5 млрд евро
- Мурманская область РФ 15 млрд евро

Основные проекты приведены в таблице 4.

Таблица 3. Потенциальные отрасли и примеры видов продукции и предприятий (I =закупки инвестиционного этапа, H =закупки, T =поставки)

Отрасли	Продукция	Предприятия в Финляндии	Предприятия в России
Металлургическая	Руда H Жел. окатыш H/T Жел. лом H Металлолом T Металлоизделия T Конструкции T Листы и рулоны T	Rautaruukki, Outokumpu, Boliden, Katera Steel, Steel Team	Северсталь, Норильск Никель, Русаль, Суаль, Северо зфк, Карельский окатыш, Надвоицы
Горнодобывающая	Оборудование, машины I,H	Talvivaara, Agnico-Eagle (CAN),	Ковдор, Апатиты, Федорово Тундра,

³ Под комбинированными перевозками подразумеваются перевозки, которые осуществляются в специальных товарных составах мультимодального типа, позволяющих перевоз контейнеров, прицепов, фургонов или других крупногабаритных единиц.

⁴ Под регионом «European High North» подразумеваются арктические регионы европейской части РФ и северных стран.

Отрасли	Продукция	Предприятия в Финляндии	Предприятия в России
	Инфраструктура I Кислоты H Кальцит H Глинозем H Руда и продукты обогащения T	Mondo Minerals	Карельский окатыш, ООО Инкод
Камнеобрабатывающая	Изделия камнеобработки T Щебень T	Morenia, Tulikivi	
Лесная			
Химическая	Бумага I, T Целлюлоза I, T Картон T	UPM-Kymmene Stora Enso	ИЛИМ, Сегежа, Кондопога
Механическая	Пиломатериал T Щепа T Опилки T Фанера T Изделия из дерева T	Pölkky, Kuhmo Oy, Koskitukki, Versowood	Беломорское лесопильное предприятие, Сведвуд (SWE)
Деревянные дома	Жилые дома T Investointiprojektien asutusinfra T	Finndomo, Honkarakenne, YIT, Woodpolis	Инкод
Химия	Сырьевые материалы для промышленности T	Telkogroup Baltic Tank	International Petrochemical Group (IPCG)
	Удобрения T	Kemira, Yara	Уралкалий, Сильвинит, Еврохим, Фосагро
Энергетическая			
Нефть	Оборудование и машины I, H Инфраструктура I		Газпром
Газ	Оборудование и машины I, H Инфраструктура I		Газпром
Каменный уголь, кокс	Каменный уголь T Кокс T	Fortum	Yakutogol
Биоэнергия	Гранулы, брикеты H/T Торфь H	Vapo, Kuhmo Oy	Biomag Ecotech
Техника и оборудование	Промышленное оборудование T Средства транспорта T	Sandvik, Ponsse, Transtech	Volvo (SWE)

Таблица 4. Крупные инвестиционные проекты в Баренц регионе (источники, в том числе, Finpro 2008, Торговая палата Лапландии 2008)

Объект	Сумма проекта ⁵	Сроки
Продолжение освоения газового месторождения Сневит (NO)	9 млрд €	
Расширение рудника Кируна и перенос центра города (SWE)	2 млрд€	
Реорганизация производства сталелитейного завода Оутокумпу (FI)	0,6 млрд €	
Комплекс Сокли по добыче карботата (FI)	600-800 €	Начало производства планировано в 2012 году
Никелевый и цинковый рудник Талвиваара, Соткамо (FI)	II стадия 265- 300 млн €	с 2009 года
Остальные рудники Северной Финляндии (Кюлюлахти, Кевитса, Пампало, Лянття, Колари и Лайвакангас) (FI)	1 000 млн. €	
Штокмановское газовое месторождение + комплекс для производства сжиженного газа (RUS)	15 млрд € (1. стадия)	Стадия проектирования, запуск производства ок. 2013
Газовое месторождение Виктория (RUS)	4,3 млрд €	
Нефтяное месторождение Приразломное (RUS)	>750 milj. €	Запуск производства до 2010
Газонефтяное месторождение Бованенково	Максим. объем производства 115-140 млрд. м ³ в год	Запуск производства планирован до 2011
Порт Мурманска+ нефтеперерабатывающий завод (RUS)	9-10 млрд €	Задерживается
Беломорский угольный терминал (RUS)	210 milj. €	Завершение до 2011
Новый Мурманский угольный терминал (RUS)	Производительность 18 млн. тонн в год	Завершение до 2020
Мурманский терминал для жидких видов продукции (RUS)		

⁵ Суммы указанные в рублях и долларах США переведены в евро по курсу 1 EUR = 1,3246 USD, 1 EUR = 44,8790 RUB (Европейский центральный банк) от 02.04.2009

Объект	Сумма проекта ⁵	Сроки
Мурманский контейнерный терминал (RUS)		
Инвестиции в рудник Ковдор (RUS)	Миллионы евро	В стадии осуществления
Проект по освоению платинового месторождения Федорова-Панского (RUS)	380 milj. €	2012
Проект по освоению апатитов Олений Ручьей (RUS)	260 milj. €	2012-2018
Проекты освоения титановых месторождений Гренихи и Сопхезера (RUS)		
Проекты расширения металлопромышленности Норильск Никель, РУСАЛ, Северсталь, Фосагро, Еврохим (RUS)	Всего 3 млрд.€	
Целлюлозно-бумажные комбинаты (Красноярск, Архангельск, Кострома, Вологда, Сегежа, Нижний Новгород и республика Коми) (RUS)		

4. ПОТЕНЦИАЛ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ВАРТИУС - КОЧКОМА

В настоящей главе приводится оценка о потенциале использования железнодорожного участка Вартиус-Кочкома для грузоперевозок, основываясь на результатах выполненных в рамках настоящего исследования опросов, и предыдущих исследований. Экономический кризис будет оказывать задерживающее воздействие на освоение проектов, запланированных в зоне влияния данного железнодорожного участка. Кроме того, значительная часть потенциала грузоперевозок связана с контейнерными перевозками, которые на сегодня еще не разрешаются осуществлять через пограничную станцию Вартиус-Кивиярви. Таким образом, оценить сроки осуществления потенциала весьма затруднительно.

Основную часть грузопотоков сегодня формируют перевозки железных окатышей объемом более 1,5 миллионов тонн в год. К 2015 году будет освоена часть проектов и осваиваться многие проекты в Баренц регионе. Исходя из этого, можно предположить, что объем грузоперевозок в 2015 году составит приблизительно три миллиона тонн. К 2020 году многие из проектов в регионах, сопредельных к зоне влияния железнодорожного участка, будут освоены, грузоперевозки промышленных предприятий будут стабилизированы, и объемы грузоперевозок из Азии и в Азию будут расти. Таким образом, общий объем грузоперевозок, осуществляемых в 2020 году, оценивается в рамках от 3,5 до 4,0 миллионов тонн. Запуск контейнерных перевозок может привлекать за собой также и случайные и малообъемные грузопотоки, которые в следующей таблице не учтены.

Осуществление потенциала потребует мероприятий и изменений в существующих операционных схемах по всей цепочке перевозки приведенных выше товаров (грузоотправители, грузополучатели, логистические операторы). Самый большой потенциал железнодорожного участка связан с освоением множества инфраструктурных проектов в северо-западной России (Таблица 4). В части перевозок сырьевых материалов и продукции промышленных предприятий, потенциальная зона влияния ж/д участка распространяется значительно восточнее вплоть до Казахстана, в том числе. В западной части участка в первую очередь акцентируются экспортные перевозки Финляндии и транзитные грузоперевозки в регионы Балтийского моря. По мере технического совершенствования сообщений прямые железнодорожные грузоперевозки между Скандинавией и Россией также станут возможными.

Таблица 5. Потенциальные грузоперевозки по железнодорожному участку Вартиус – Кочкома (более значительные и вероятные в ближайшей перспективе приведены в начале).

Отрасль производства	Поставляемая продукция	Оценка потенциала в год	Направление грузоперевозки
Горно-обогатительная	Руда и продукция обогащения	миллионы тонн	FI=>RUS=>FI
Металло-обрабатывающая	Металлолом Металлоизделия	сотни тысяч тонн тысячи тонн	RUS=>FI FI=>RUS
Строительство и производство строительных изделий	Жилищная инфраструктура Промышленная инфраструктура	сотни тысяч тонн	FI=>RUS FI=>RUS
Химическая деревообработка	Целлюлоза (бумага, картон)	сотни тысяч тонн	RUS=>FI
Механическая деревообработка	Пиломатериалы, Щепа, Опилки, Фанера Деревянные изделия	еженедельные грузоперевозки	RUS=>FI FI=>RUS=>FI
Машиностроение, оборудование	Промышленное оборудование и машины	десятки тысяч тонн	FI=>RUS
Химическая	Сырьевые материалы для рудников и промышленных предприятий Удобрения Прочие химикаты	сотни тысяч тонн	FI=>RUS=>FI
		сотни тысяч тонн	FI=>RUS=>FI
		сотни тысяч тонн	FI=>RUS=>FI
Каменный уголь и кокс	Каменный уголь	сотни тысяч тонн	RUS=>FI
Биоэнергетика	Древесина для энергетики, гранулы, брикеты, торфь	сотни тысяч тонн	RUS=>FI
ВСЕГО		0,6-1,0 млн тонн 2,0-2,4 млн тонн	FI=>RUS RUS=>FI
ДОЛЯ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК	Из приведенных выше: Оборудование и машины Стройматериалы Промышленная продукция и сырьевые материалы	сотни тысяч тонн	FI=>RUS

5. КОНЦЕПЦИЯ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО

Основываясь на результатах опросов, выполненных ранее исследований, состоявшихся в ходе рабочих семинаров дискуссий, здесь определены мероприятия, необходимые для запуска и развития грузоперевозок по железнодорожному участку Вартиус-Кочкома (Таблица 6).

Включение российской части железнодорожного участка в тарифное руководство железнодорожных перевозок позволяет дальнейшее развитие перевозок и более интенсивное проведение маркетинговых мероприятий в рамках существующей транспортной инфраструктуры. В общем, необходимо повысить известность железнодорожного участка Вартиус-Кочкома. Мероприятия по маркетингу более подробно приведены в главе 6.

Для того, чтобы идентифицированный в настоящем исследовании потенциал для грузоперевозок превратился в конкретные объемы грузоперевозок, потребуются запуск железнодорожных логистических услуг, а также и разработка продукции услуг, отвечающих потребностям предприятий. Необходимо операторам по железнодорожным перевозкам и экспедиторским компаниям провести переговоры с клиентами и уточнить потребности отдельных предприятий, расположенных в разных регионах (в том числе, потребности по срокам и частоте перевозок). Создание равномерных и достаточных в объеме грузопотоков, идущих в два направления, потребует тесного сотрудничества и обмена информацией между предприятиями, участвующими в переговорах.

В первую очередь, необходимо повысить конкурентоспособность данного железнодорожного участка по критериям цен и расходов перевозок в сравнении с конкурирующими маршрутами.

Представители опрошенных российских предприятий, в частности, оценивали маршруты через порты Санкт-Петербурга и Мурманска явно более конкурентоспособными по ценам грузоперевозок. Необходима установка нормальных тарифов для российской части железной дороги вместо тарифов малодеятельной железной дороги.

На факторы ценообразования и издержек перевозок влияют стабильность и уравновешенность объемов перевозок, идущих в оба направления. Железнодорожные перевозки экономный способ доставки грузов больших объемов, что, по возможности, потребует организации совмещенных грузоперевозок нескольких грузоотправителей. Совмещение грузов осуществимо на местах отправления или пунктах пересечения грузопотоков (в том числе в портах).

Новые пути транспортных сообщений также способны создать новые возможности для предприятий, в том числе промышленных, расположенных в зоне влияния

железнодорожного участка, развивать свой экспорт. При этом региональные органы власти и региональные организации развития могут проявлять активность с целью создания новых деловых контактов (в том числе деловые визиты, проекты развития деловой деятельности). Координация в региональном уровне также способствует организации совмещенных грузоперевозок, упомянутых выше. Самый большой потенциал для грузоперевозок существует вдоль сообщаемых с железнодорожным участком Вартиус-Кочкома железнодорожных линий, но и в приграничных регионах, таких как Кайнуу и Карелия, имеются предприятия, потенциальные для эксплуатации железнодорожных перевозок.

В глобальном масштабе намечается рост объемов контейнерных грузоперевозок. Потенциал контейнерных перевозок для участка Вартиус-Кочкома также намечен. Необходимо зафиксировать разрешение контейнерных перевозок в соглашении между Финляндией и Россией по трансграничному сообщению. Необходимо также осуществление пилотных контейнерных перевозок для того, чтобы установить предпосылки для запуска контейнерных перевозок в более значительных объемах.

Пропускная способность рассматриваемого железнодорожного участка позволяет двухкратное увеличение грузоперевозок по сравнению с их объемом на сегодня. Потребности в развитии инфраструктуры приведены в приложении 6.

Осуществление координации дальнейшего развития железнодорожного сообщения Вартиус-Кочкома предлагается возложить на проект Баренц Линк Форум, который за несколько лет стал платформой для тесного сотрудничества региональных властей и предприятий. Форум также приспособлен действовать в качестве контактной организации с министерствами транспорта и ЕС. Форум также предоставляет возможность сотрудничать с такими проектами и организациями по сотрудничеству, которые нацелены на развитие торговли и грузоперевозок в Баренц регионе. Предприятия и органы власти имеют возможность искать финансирования для проектов развития у разных источников публичного финансирования (в том числе из фондов программ ЕС «Регион Балтийское море» и «Марко Поло»).

Приведенные выше положения предполагают стабилизацию деятельности, обеспечения базы регулярного финансирования, утверждения постоянной организации и месторасположения Баренц Линк Форум. На работу Баренц Линк Форум предлагается пригласить, в том числе, региональные союзы северной Финляндии (Кайнуу, Северная Остерботния, Центральная Остерботния, Лапландия), коммуны и города, расположенные вдоль данного железнодорожного участка, торгово-промышленные палаты города Оулу и губернии Лапландии, организации предпринимателей, логистические компании, Финляндские железные дороги, Путевую администрацию Финляндии, порты Ботнического залива. Российские партнеры также приглашаются для участия в сотрудничестве.

Таблица 6. Прочие мероприятия по развитию, кроме инфраструктурных

Выявленные в ходе опросов потребности в мероприятиях	Ответственность	Сроки
Конкурентоспособная ценоустановка на железнодорожные перевозки и услуги по маршруту,	VR Cargo, ОАО РЖД, экспедиторы	2009-
Способствовать изменению существующего тарифа на перевозки в более выгодный	Баренц Линк Форум	2009-
Обновление соглашения между Финляндией и РФ о трансграничном сообщении (разрешение контейнерных и специализированных перевозок)	VR Cargo, ОАО РЖД,	в процессе
Развитие оборота вагонов и координации отходящих и поступающих грузов с целью повышения экономности перевозок	Предприятия железнодорожной логистики	2009-
Повышение доступности специализированных вагонов	Предприятия железнодорожной логистики	2009-
Усовершенствование системы оформления грузов (в т.ч. электронное оформление)	Таможни, предприятия	2009-
Выдвинутые на рабочих семинарах потребности в мероприятиях	Ответственность	Сроки
Начало маркетинговых мероприятий (см. отдельный план по маркетингу, глава 6)	Баренц Линк Форум, VR Cargo, ОАО РЖД	2009-
Пилотные проекты по контейнерным перевозкам	VR Cargo, ОАО РЖД, Путевая администрация	2009-
Развитие и идентификация предпосылок для грузоперевозок в Швеции и Норвегии	Баренц Линк Форум, Путевая администрация	частично в процессе осуществления*
Подготовка совместных проектов (Баренц 2010+ и STBR III Barents Access)	Баренц Линк Форум	в процессе осуществления
Изучение возможностей использования многофункциональных вагонов (для насыпных грузов и контейнеров) и контейнерных (комбинированных) перевозок	VR Cargo, ОАО РЖД, министерства транспорта, операторы	

Выдвижение коридора «Баренц Линк» в качестве приоритетного объекта для трансграничной транспортной системы «TEN-T» ЕС, в качестве нового ответвления северного транспортного коридора в РФ (в части ж/д участка Кивиярви-Кочкома-Пермь), Северного измерения, BEATA и логистической стратегии	Баренц Линк Форум, министерство транспорта и связи Финляндии	2009-2010
Пересмотр соглашения о таможенном оформлении грузов с целью разрешения перевозки продуктов питания	Баренц Линк Форум	Предложение составлено

**N.E.W Corridor –проект, в начальной стадии которого предусмотрено тестирование перевозок морепродуктов железнодорожным транспортом между Норвегией и Финляндией, в следующей стадии, по-возможности, через пограничный пункт Вартиус/Кивиярви до г.Архангельск*

6. ПРЕДЛОЖЕНИЯ НА МАРКЕТИНГОВЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ

Маркетинговые мероприятия предлагаются осуществлять на двух уровнях:

1. На общем уровне региональным органам власти и организациям развития осуществлять маркетинговые мероприятия и распространять информацию о маршруте Вартиус-Кочкома.
2. Логистическим предприятиям осуществлять маркетинговые мероприятия по предлагаемым конкретным услугам по перевозкам и логистическому обслуживанию по данному маршруту и по маршрутам, с ним сообщающим.

Маркетинг предполагает разработку продукции по логистическим услугам, которая будет предлагаться по маршруту Вартиус-Кочкома.

Проблемой осуществления комплексных маркетинговых мероприятий является отсутствие подходящей координирующей организации на сегодня. Маркетинг планируется начать в рамках деятельности проекта Баренц Линк Форум.

6.1. Целевая группа и идейное содержание маркетинга

Целевыми группами для маркетинга железнодорожного участка Вартиус-Кочкома и его услуг являются:

- Логистические компании по железнодорожным перевозкам, экспедиторы
- Порты
- Промышленные предприятия (в частности, металлургической, строительной, химической, горнодобывающей, машиностроительной, деревообрабатывающей, энергетической отраслей)
- Бизнес-организации (в том числе торгово-промышленные палаты).

В первую очередь, в целевую группу входят предприятия, действующие в Финляндии и России. Целесообразно, однако, также осуществлять маркетинговые мероприятия, нацеленные на северные страны, Центральную Европу, Китай и другие азиатские страны.

Вторая целевая группа маркетинговых и информационных мероприятий состоит из органов власти:

- Региональные органы власти (Северные страны, Россия) и региональные организации развития
- Органы власти по транспорту (Северные страны, Россия, ЕС).

Региональные власти играют важную роль как при сочетании железнодорожных перевозок с потребностями предприятий, расположенных в зоне влияния

железнодорожного участка Вартиус-Кочкома, так и в качестве инициаторов международных проектов развития. Региональные органы власти Баренц региона осуществляют или намерены осуществлять ряд проектов в области торговли и транспортных перевозок, к которыми подключение железнодорожного сообщения Вартиус-Кочкома целесообразно

Органы власти по транспорту, со своей стороны, способны содействовать развитию и финансированию инфраструктуры железнодорожного участка Вартиус-Кочкома.

Идейное содержание маркетинга:

- Вартиус – Кочкома является конкурентоспособным железнодорожным сообщением, составная часть которого, участок Ледмозеро-Кочкома, открылась для международных грузоперевозок
- Пропусная способность ж/д участка на сегодня позволяет удвоение объема перевозок
- Железнодорожное сообщение является конкурентоспособным и незагруженным маршрутом между предприятиями и портами Баренц региона и с странами остальной Европы и Азии
- В дальнейшем развитии железнодорожного сообщения и его логистических услуг заинтересован широкий круг представителей предприятий и публичного сектора, формирующих сеть «Баренц Линк Форум»

6.2. Канали и материал для маркетинга

При маркетинге железнодорожного участка Вартиус – Кочкома необходимо использовать разные каналы:

- Исходной точкой маркетинга будут являться двухсторонние переговоры операторов железнодорожных перевозок с клиентами.
- Информационные мероприятия и семинары, организуемые как предприятиями, так и органами власти, работающими в зоне влияния железнодорожного участка, будут нацелены на предприятия с целью передачи более обширной информации о сегодняшних и потенциальных возможностях, предлагаемых данным железнодорожным маршрутом. Семинары будут служить местом налаживания контактов между предприятиями.
- На переговорах между органами власти делать акцент на важное значение железнодорожного сообщения для бизнеса и экономики, чтобы обеспечить хороший уровень функциональности железнодорожного сообщения.
- Путем распространения информации через СМИ повысить известность о железнодорожном сообщении Вартиус-Кочкома, и распространять информацию об актуальных событиях и планах.
- Интернет-сайт Баренц Линк Форум служит контактным звеном для передачи актуальной информации всем заинтересованным участникам. Адрес сайта должен быть в легко запоминающейся форме.

В поддержку маркетинговых мероприятий разработать материал:

- Проспект
- Описание на сайте
- Информационные письма об актуальных вопросах.

Материал разработать на финском, русском и английском языках. Материал предоставляется в свободное использование региональным органам власти и предприятиям по разрешению Баренц Линк Форум.

6.3. Организация маркетинга

Ответственность за координацию маркетинговых мероприятий возлагать на проект Баренц Линк Форум, который будет отвечать за разработку плана маркетинговых действий, мониторинг за его исполнение и его обновление. По необходимости Баренц Линк Форум соберет группу для мониторинга за маркетингом. Группа будет отчитываться в продвижении маркетинговых действий и определять необходимые новые мероприятия.

Ответственность за проведение непосредственных переговоров несут предприятия (операторы железнодорожных перевозок, экспедиторские компании) и порты.

6.4. Маркетинговые мероприятия и сроки осуществления

Таблица 9. Маркетинговые мероприятия

Мероприятие	Ответственность	Сроки
Список контактов для проведения мероприятий по информированию, общего маркетинга по маршруту, и для сотрудничества	Баренц Линк Форум	4/2009 + непрерывное обновление
Информирование о результатах исследования по маркетингу	Баренц Линк Форум	4-5/2009
Подготовка проспекта (на финском, русском, английском)	Баренц Линк Форум	5-8/2009
Подготовка материалов для интернет-сайта	Баренц Линк Форум	4-6/2009
Собрание группы по мониторинга за маркетингом	Баренц Линк Форум, VR Cargo, RZD	8/2009
Тематические семинары (сотрудничество с другими проектами)	Баренц Линк Форум, yriitykset	9/2009-
Маркетинговые мероприятия нацеленные на грузовладельцев, двухсторонние переговоры с предприятиями	Операторы железнодорожных перевозок, экспедиторские компании, порты	непрерывно
Переговоры с органами власти и организациями бизнеса о развитии сотрудничества	Баренц Линк Форум	непрерывно
Создание новой организации Баренц Линк Форум	Баренц Линк Форум	12/2009

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ УКАЗАТЕЛЬ

EU-Russia Ad-Hoc Group on Transport Logistics problems

«Нордлинк»: Исследование заинтересованности предприятий, проведенное Институтом экономики Карельского научного центра РАН

Путевая администрация Финляндии: Отдельный технический отчет о текущем состоянии железнодорожной сети и грузовых перевозок в Северной Финляндии

Barents Link Forum (2008). План развития международного пограничного пункта пропуска «Вартиус» 2008.

DG TREN (2007). The Northern Transport Axis. Pilot for the analytical support framework to monitor the implementation of the infrastructure and "soft" measures proposed by the High Level Group. Final report.

DG TREN (2007). Communication on the trans-European transport axes (COM 2007:32 final)

Finpro (2008). Обзор регионов – Мурманская область.

Ассоциации муниципальных образований Восточной Финляндии (2007). Стратегические транспортные проекты Восточной Финляндии.

Lappeenranta University of Technology (2006). Industrial Clusters in Northwest Russia.

Matrex Oy (2007). Анализ комплексного эффекта развития железнодорожной линии «Салла».

Northern Axis development in the Barents region. Status report WP3 Heavy Transport on Rail.

Ассоциация муниципальных образований Северной Остроботнии (2008). Транспортные коридоры Северной Финляндии.

Путевая администрация Финляндии (2007). Развитие железнодорожных грузовых перевозок в Северной Финляндии. Издания Путевой администрации Финляндии 2/2007.

STBR (2005). Barents Railway Network – Case studies.

STBR Road Corridors

UNDP (2004). Human Development Report Russian Federation.

Проект «Нордлинк» www.northlink.fi

Союз Северной Остроботнии (2008). Международные транспортные коридоры на Севере Финляндии.

Путевая администрация Финляндии (2007). Развитие грузоперевозок по железнодорожной сети северной Финляндии. Публикация Путевой администрации 2/2007.

Путевая администрация Финляндии (2008). Операционно-экономический план на 2010-2013 годы.

STBR (2005). Barents Railway Network – Case studies.

STBR Road Corridors in the Barents region.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1 Объем железнодорожных грузоперевозок в тоннах в сообщении Вартиус-Кивиярви

	Импорт из РФ	Транзит из РФ	Экспорт в РФ	Транзит в РФ	Всего
1984	344 000	0	4 800	0	348 800
1985	301 000	0	3 800	0	304 800
1986	350 000	0	34 700	0	384 700
1987	421 000	0	53 700	0	474 700
1988	487 000	0	52 900	0	539 900
1989	577 000	0	48 200	0	625 200
1990	612 000	0	50 600	0	662 600
1991	672 000	0	6 000	0	678 000
1992	754 000	0	2 600	0	756 600
1993	1 133 000	4 400	6 300	1 900	1 145 600
1994	1 209 000	30 000	0	0	1 239 000
1995	1 855 000	17 000	1 300	25 000	1 898 300
1996	1 191 000	13 000	2 400	30 000	1 236 400
1997	1 208 000	12 000	2 000	9 000	1 231 000
1998	1 516 000	265 400	12 900	22 700	1 817 000
1999	1 695 000	216 000	900	30 600	1 942 500
2000	1 434 000	230 000	600	20 500	1 685 100
2001	1 424 000	611 000	7 000	15 000	2 057 000
2002	1 180 000	15 000	200	9 000	1 204 200
2003	1 308 000	1 800	500	0	1 310 300
2004	1 112 915	397 146	196	0	1 510 257
2005	1 113 745	1 073 493	202	0	2 187 440
2006	1 167 690	2 304 563	506	0	3 472 759
2007	289 389	1 678 058	1 079	300	1 968 826
2008	75 171	1 980 785	42	256 037	2 312 035

Источник: VR Cargo

Приложение 2 Объем железнодорожных грузоперевозок в тоннах в сообщении Вартиус-Кивиярви

Жел.руда	Дерево	Металлы	Прочие	Удобрения	Уголь	Всего
		и пиломат.		товары		

	Rautamalmi	Puu- ja sahatavara	Metallit	Muut tavarat	Lannoitteet	Hiili	Yhteensä
1993	671 000	300 000	158 000	13 000	3 000	0	1 145 000
1994	791 200	289 800	191 200	1 140	0	0	1 273 340
1995	910 953	619 720	340 407	26 267	0	0	1 897 347
1996	651 327	203 248	293 532	33 257	0	0	1 181 364
1997	763 000	254 000	192 000	9 000	0	13 000	1 231 000
1998	127 637	347 378	102 026	0	0	52 815	629 856
1999	1 210 000	339 000	361 000	33 000	0	0	1 943 000
2000	1 262 169	79 820	322 378	20 540	0	0	1 684 907
2001	1 630 770	14 493	327 436	22 060	62 879	0	2 057 638
2002	1 061 328	19 022	21 923	9 125	92 631	0	1 204 029
2003	1 082 161	36 819	101 643	476	89 036	0	1 310 135
2004	1 340 754	40 244	48 425	0	80 834	0	1 510 257
2005	1 995 877	141 996	29 390	6 312	28 009	44	2 201 628
2006	3 248 282	118 203	11 759	12 267	82 248	0	3 472 759
2007	1 880 815	54 541	9 896	6 208	17 366	0	1 968 826
2008	1 989 609	50 208	5 833	265 855	0	0	2 311 505

Источник: VR Cargo

Приложение 3 Экспорт и импорт России по разным маршрутам (в тоннах)

Объем экспорта и импорта (в тоннах) по внешнеторговым маршрутам 2000 г. и 2020 г. (транзит)

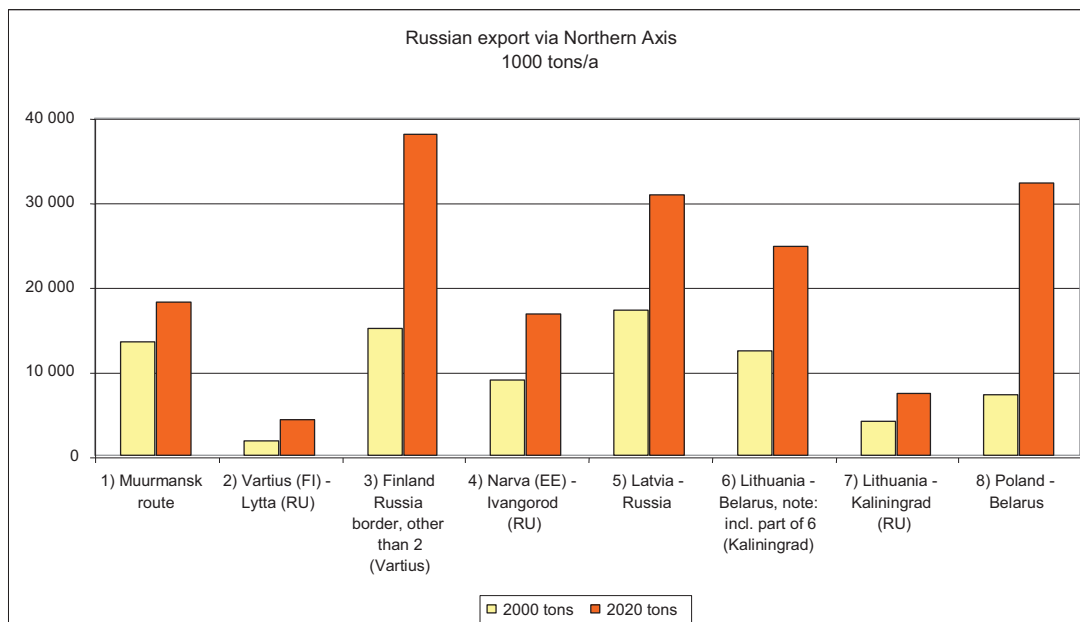


Рис. 1. Экспорт России (в тоннах). Источник Европейская комиссия 2007

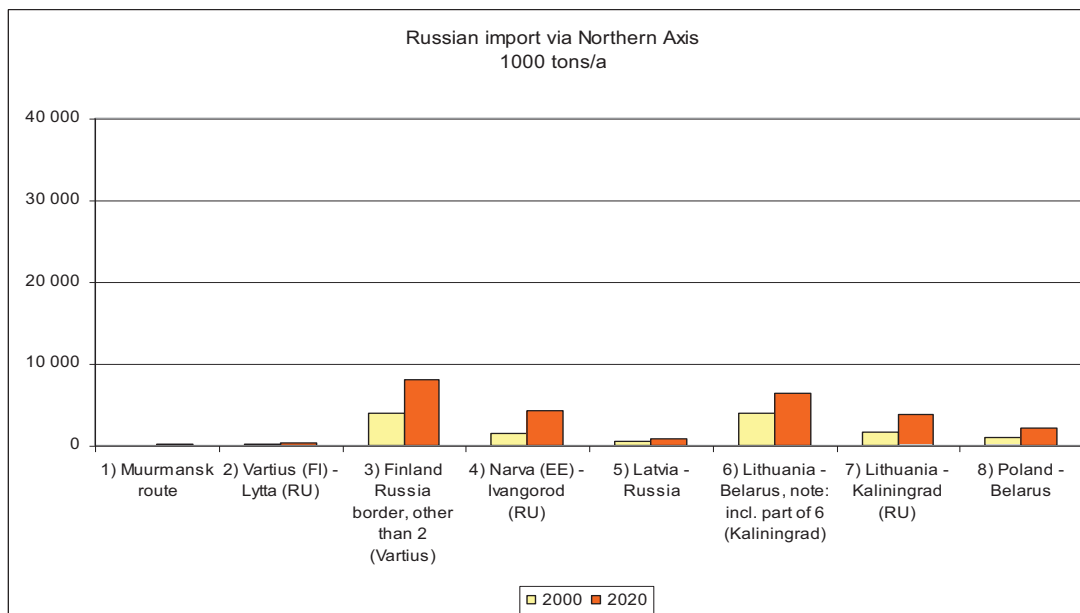


Рис. 2. Импорт России (в тоннах). Источник Европейская комиссия 2007

Приложение 4 Экспорт и импорт России по разным маршрутам (в стоимостном выражении)

Стоимость экспорта и импорта России (в миллионах евро) по внешнеторговым маршрутам 2000 г. и 2020 г.

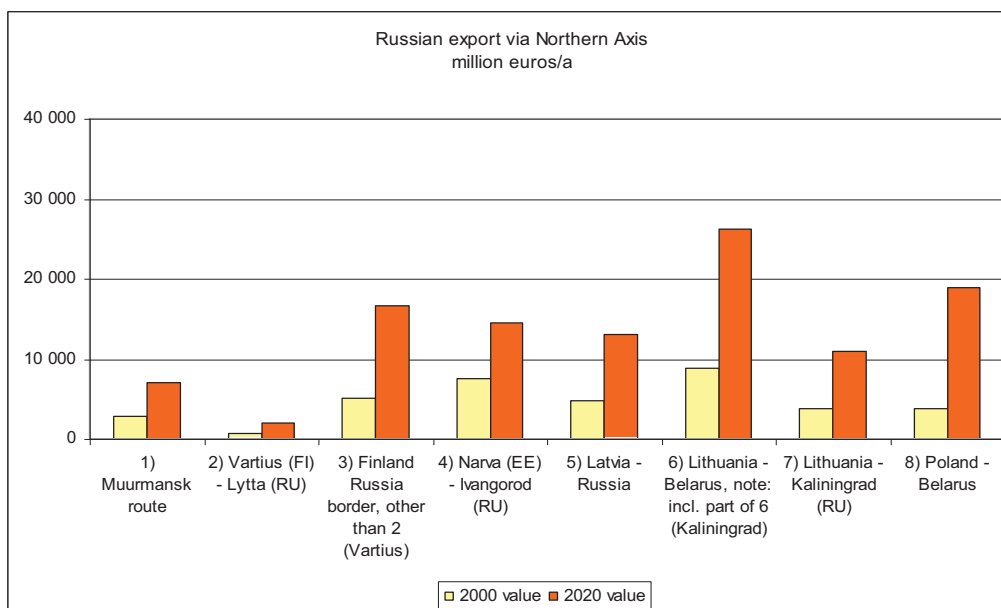


Рис. 3. Экспорт России (в миллионах евро). Источник Европейская комиссия 2007

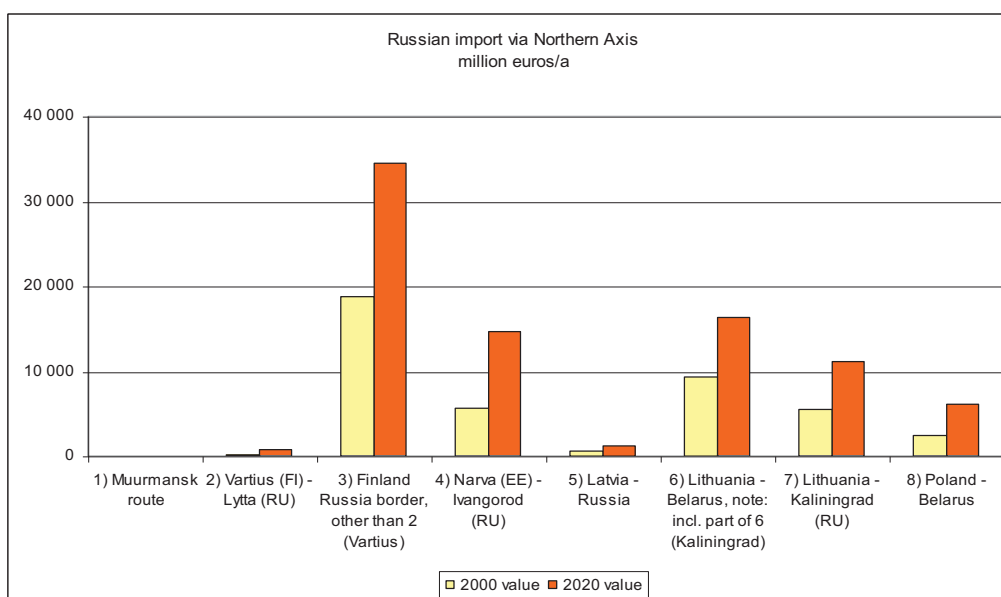
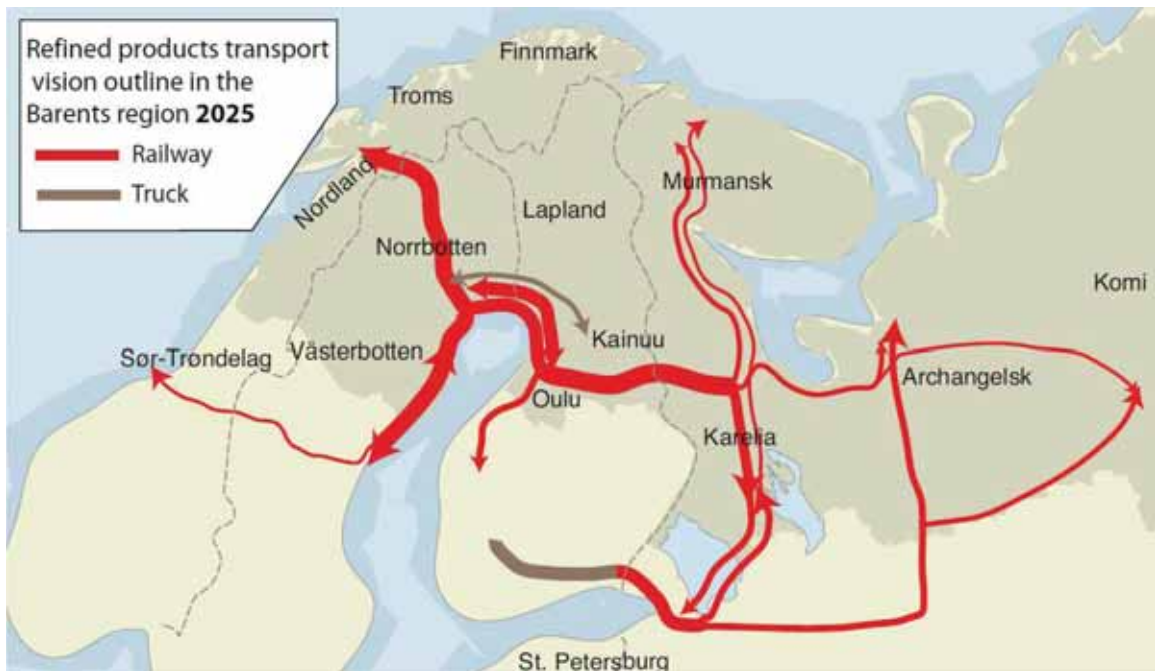
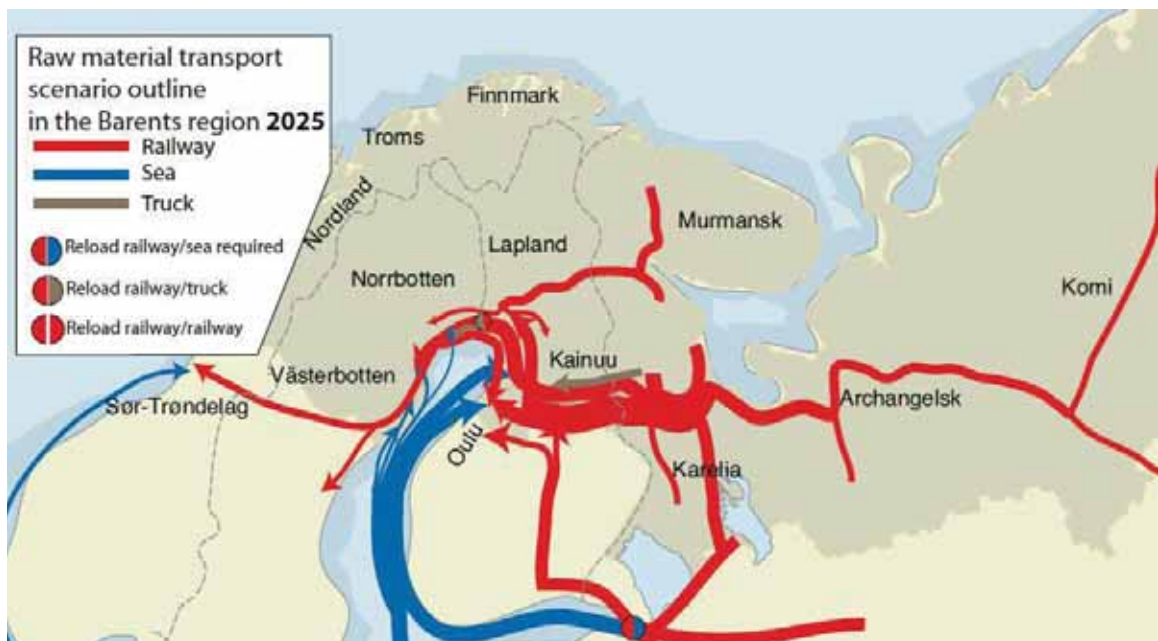


Рис. 4. Импорт России (€) Источник Европейская комиссия 2007.

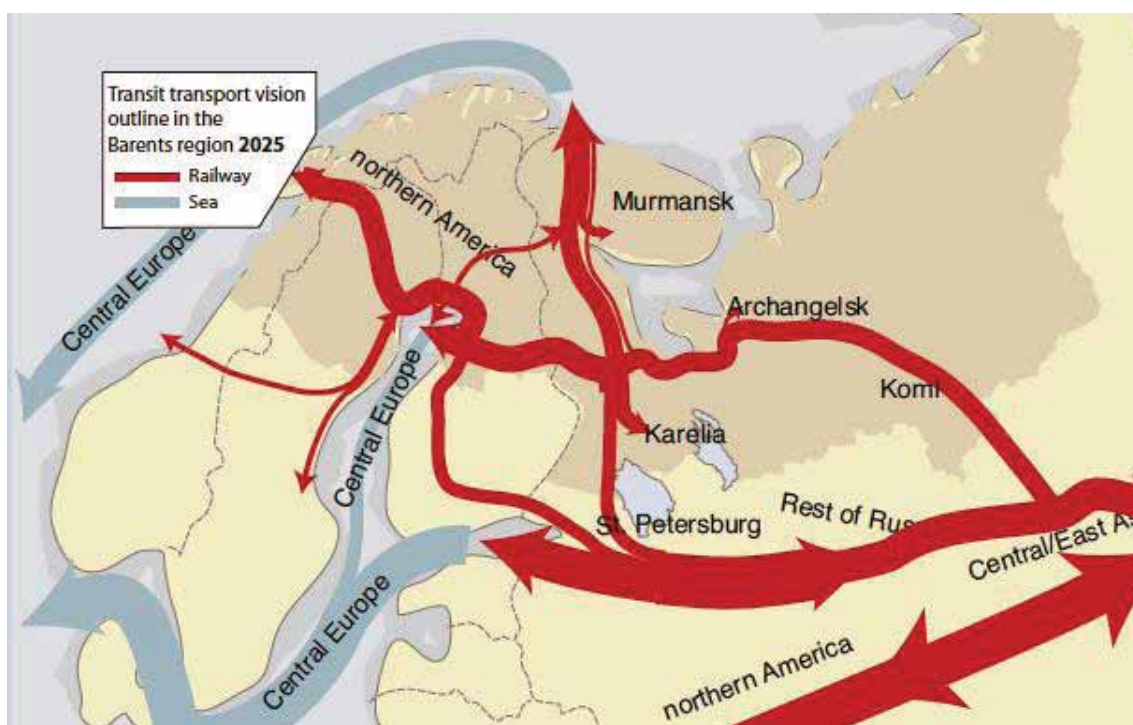
Приложение 5 Транспортные сценарии Баренцева региона



Источник: STBR, Barents Railway Network, Case Studies, STBR publications 6/2005



Источник: STBR, Barents Railway Network, Case Studies, STBR publications 6/2005



Источник: STBR, Barents Railway Network, Case Studies, STBR publications 6/2005

Приложение 6. Сводные данные о потребностях развития инфраструктуры железнодорожного участка Вартиус-Кочкома

Мероприятия в ближней перспективе (2009-2012)
• Расширение помещений для служб таможни, железной дороги и пограничной охраны ст. Кивиярви (RUS) (осуществление планируется в 2010) • Приспособление пограничной станции Кивиярви для нужд контейнерных перевозок (кран, боковые рельсы) (RUS) • Обеспечение предпосылок пограничной станции Вартиус для обработки контейнеров (весы для вагонов, камера для видеонаблюдения) (FI) • Системы центральной блокировки и технические устройств для обеспечения безопасности движения поездов по ж/д участку Кивиярви– Кочкома (RUS) • Уделение повышенного внимания железнодорожному транспорту в транспортной стратегии северо-западных регионов РФ (RUS) • Выдвижение потребностей развития инфраструктуры на форуме сотрудничества BEATA
Мероприятия в средней перспективе (2012-2015)
• Работы по реконструкции станции Кивиярви (в т.ч. устройство площадки для осмотра контейнеров, погрузочно-разгрузочной площадки, складских помещений, ограждения территории станции (RUS) (планируется до 2015) • Повышение пропускной способности станции Кочкома (RUS) • Устройство мест разъездов на участке Вартиус – Оулу (FI) • Развитие путевых участков станций (FI)) • Увеличение длины путей станции Кивиярви, прочие работы по реконструкции для нужд длинных контейнерных поездов (RUS)
Мероприятия в дальней перспективе (2015-)
• Электрификация участка Кивиярви – Кочкома (RUS)* • Повышение максимально допустимой нагрузки на ось железнодорожного участка до 25 тонн (RUS+FI) • Системы автоматизации станций (FI) • Повышение пропускной способности железных дорог в северо-западных регионах РФ и строительство новых горизонтальных ж/д сообщений (в т.ч. магистрали Белкомур (RUS) • Дальнейшее усовершенствование путевых участков станции ЖДПП Кивиярви (RUS)

**Предложение, сделанное ОАО РЖД в Федеральное агентство железнодорожного транспорта Министерства транспорта РФ, о включении станции Кивиярви к числу станций, обрабатывающих контейнеры*

**KAINUUN MAAKUNTA
–KUNTAYHTYMÄ
JULKAISULUETTELO**

Sarja A: virallisesti hyväksytyt julkaisut

Sarja B: selvitykset ja tutkimukset

Sarja C: hallinnolliset asiakirjat

Sarja D: monistesarja

=====

Sarja A

- A:1 Uusiutuva Kainuu
Kainuun maakuntasuunnitelma 2025
(2005)
- A:2 Kainuun maakuntaohjelman toteuttamis-
suunnitelma eli TOTSU 2006 – 2007
(2005)
- A:3 Kainuun maakuntaohjelma 2006 – 2010
(2006)
- A:4 Kainuun maakuntakaava 2020
Kaavaselostus 2006 (2006)
- A:5 Kainuun viestintäsuunnitelma 2006-2008
(2006)
- A:6 Kainuun kansalaisvaikuttamisen
ohjelma 2006 – 2012 (2007)
- A:7 Kainuun maakuntaohjelman toteuttamis-
suunnitelma eli TOTSU 2008 - 2009
(2007)
- A:8 Kainuun maakuntaohjelman
toteuttamissuunnitelma eli TOTSU
2009 - 2010 (2008)

Sarja B

- B:1 Kainuun Venäjä-liiketoiminnan
Strategia 2005-2012 (2006)
- B:2 Sosiaalihuollon teknologian kehittäminen
Kainuussa –hanke 1.4.2005 – 31.3.2007
Sähköisten asiointipalveluiden
kehittäminen sosiaali- ja terveyden-
huollossa
Selvitysraportti 2007 (2007)
- B:3 Sosiaalihuollon teknologian kehittäminen
Kainuussa -hanke 1.4.2005 – 31.3.2007
Mielipidekysely sähköisten asiointi-
palveluiden kehittämisestä sosiaali- ja
terveydenhuollossa

Tulosraportti 2006 (2007)

10.11.2008

- B:4 Ikäihmisten palveluohjaus Kainuussa
-hanke 1.8.2004 – 31.12.2006
Palveluohjaus - Tienviitta kainuulaiselle
ikäihmiselle
Loppuraportti (2006)
- B:5 Kainuun tietoyhteiskuntastrategia
2007 – 2012 (2007)
- B:6 Kainuun maakunnallisesti merkittävät
muinaisjäänneökset (2007)
- B:7 Luontomatkailun kehittäminen
maakuntakaavoituksessa (2007)
- B:8 Barents Link Corridor
(2007)
- B:9 Pohjoinen liikennekäytävä - северный
транспортный коридор
(2007)
- B:10 Kainuun luontomatkailun teemaohjelma
(2007)
- B:11 Kenen kyydissä?
Selvitys Kainuun sosiaali- ja
terveystoimen henkilökuljetuksista (2006)
- B:12 Jouni Ponnikas, Verna Mustonen, Sirpa
Korhonen, Andra Aldea-Partanen &
Nikolai Veresov:
Maahanmuuttajat osana kainuulaista
yhteiskuntaa – Ulkomaalaisväestön
työelämävalmiudet ja koulutustarpeet
(2007)
- B:13 Vartiuksen kansainvälisen raja-aseman
kehittämissuunnitelma (2008)
- B:14 Kainuun väestöennuste v. 2025 (2008)
- B:15 Barents Link. Kansainvälisen
raideliikenteen markkinointi- ja
kehittämiskonsepti
Vartius-Kotshkoma 2009

B:15 Баренц-Линк
Концепция маркетинга и развития
международного железнодорожного
сообщения
ВАРТИУС – КОЧКОМА 2009

Sarja C

C:1 Talousarvio 2006 ja taloussuunnitelma
2006 – 2009 (2005)

C:2 Vuosikertomus 2005 (2006)

C:3 Kainuun maakuntaohjelman toteuttamis-
suunnitelma eli TOTSU 2007-2008
(2006)

C:4 Talousarvio 2007 ja taloussuunnitelma
2007 – 2010 (2006)

C:5 Vuosikertomus 2006 (2007)

C:6 Vuosikertomus 2007 (2008)

C:7 Talousarvio 2008 ja taloussuunnitelma
2008-2011 (2008)

C:8 Talousarvio 2009 ja taloussuunnitelma
2009-2012 (2008)

C:9 Vuosikertomus 2008 (2009)

Sarja D

D:1 "Uusiutuva Kainuu"
Kainuun tulevaisuudenkuvat v. 2025
(2006)

D:2 Tietotekniikan osaamiskartoituskyselyn
tulosraportti 1. Kainuun vanhus- ja
perhepalveluhenkilöstö (2007)

D:3 Prosessien mallinnus Kainuun sosiaali-
huollossa 2005 – 2006 (2007)

D:4 Sosiaalihuollon teknologian kehittäminen
Kainuussa –hanke. Loppuraportti 2007.
(2007)

D:5 Lähihuokaa Kainuusta 2007.
Kainuulaisten elintarvikeyrityksien
tuoteluettelo, 3 painos. (2007)

D:6 Kainuussa asuvien maahanmuuttajien
koulutus ja työllistyminen (2007)

D:7 Hoitotyö Kainuussa (2007)

D:8 Hoitotyön arvokirja (2007)

D:9 Esiselvityshanke Kainuun rakenteel-
lisen työttömyyden vähentämiseksi
Loppuraportti (2007)

D:10 Teknologialla muutosta kotihoidon
toimintaprosesseihin. TeKo-hankkeen
loppuraportti 1.1.2006 – 31.12.2007.
(2007)

D:11 TeKo-hanke
Toimintaympäristön ja tiedonkulun
kuvaus 1.12.2005 – 10.5.2006
Sotkamon kotihoidossa. Kartoitus ennen
mobiililaitteen käyttöönottoa (2007).

D:12 Kainuulainen työkuunto -projekti
Loppuraportti (2008)

D:13 Hoitotyön ydintiedot sähköisessä
potilaskertomusjärjestelmässä
-kehittämisprojekti Kainuussa vuosina
2006-2007
Loppuraportti (2008)

D:14 Hoitotyön osaamisen johtaminen
Kainuussa –projekti.
Loppuraportti (2008)

D:15 VARTU – varhain tukemalla turvallinen
lapsuus, toimintamalli perhetyöhön
hankkeen loppuraportti

D:15 Omaishoidontuen kehittäminen
Kainuussa -hanke
Loppuraportti 2008

D:16 Mielenterveyspalveluiden ja
riippuvuuksien hoitopalveluiden
maakunnallinen malli -hanke
Loppuraportti 2008

D:17 Lasten ja nuorten hyvinvoinnin ja
terveyden itäsuomalainen polku -hanke
Loppuraportti (2008)

D:18 Mielenterveystyöntekijöiden osaamisen
kehittyminen ja työrasituksen
lieventyminen -hanke
Loppuraportti (2008)

D:19 Luonto on Kainuun vahvuus

	Kainuun maakuntakuvatutkimus 2008 (2008)	D:24	Sosiaalityön henkilöstön tehtävärakenteen ja työolojen kehittäminen Kainuussa 2006-2008 – hanke Loppuraportti (2008)
D:20	eAsiointi Kainuussa - hanke Loppuraportti (2008)	D:25	Perhekeskukset Kainuuseen -hanke Loppuraportti (2008)
D:21	Yhteenvetoraportti Kysely vammaispalvelulain mukaisten kuljetuspalvelujen asiakkaille vuonna 2007 (2008)	D:26	Kainuun päihdetyön koordinointi -hanke Loppuraportti (2009)
D:22	Vammaispalvelujen saatavuuden ja erityisosaamisen parantaminen Kainuussa 2006-2008 (2008) Loppuraportti	D:27	Sosioekonomiset terveyserot ja niiden kaventaminen Kainuussa -hanke vuosina 2006-2008 Loppuraportti (2009)
D:23	Haavahoidon kehittäminen Kainuussa -hanke Loppuraportti (2008)	D:28	Sosiaalialan kehittämissyksikkö Kainuuseen hanke Loppuraportti (2009)



ULKOASIAINMINISTERIÖ
UTRIKESMINISTERIET



LIIKENNE- JA
VIESTINTÄMINISTERIÖ



KOSTOMUKSHA



LOGISTICS

