



## Приоритетные направления развития транспортной инфраструктуры в контексте экономических интересов стран Балтии и России



Первый Вице-президент ГК «Транспортная интеграция»  
Воронцова С.Д.

# Рейтинг глобальной конкурентоспособности государств Балтийского моря в 2013 г.

Страна	Рейтинг глобальной конкурентоспособности в 2013 г.		Показатель «Развитие инфраструктуры»	
	Рейтинг	Оценка, баллы	Рейтинг	Оценка, баллы
Финляндия	3	5.54	3	6.5
Германия	4	5.51	10	6.2
Швеция	6	5.48	21	5.7
Дания	15	5.18	18	5.7
Эстония	32	4.65	33	5.2
Польша	42	4.46	84	4.0
Литва	48	4.41	44	5.1
Латвия	52	4.40	50	4.9
Россия	64	4.25	92	3.8

*Источник: World Economic Forum 2013. The Global Competitiveness Report 2013-2014*

По рейтингу глобальной конкурентоспособности в 2013 г. среди государств Балтийского моря лидируют Финляндия, Германия и Швеция. Литва, Латвия и Россия среди стран Балтийского моря имеют наименьший рейтинг конкурентоспособности. Дания, Эстония и Польша занимают срединное положение среди лидеров и аутсайдеров.

# Глобальный логистический рейтинг государств Балтийского моря в 2013 г.

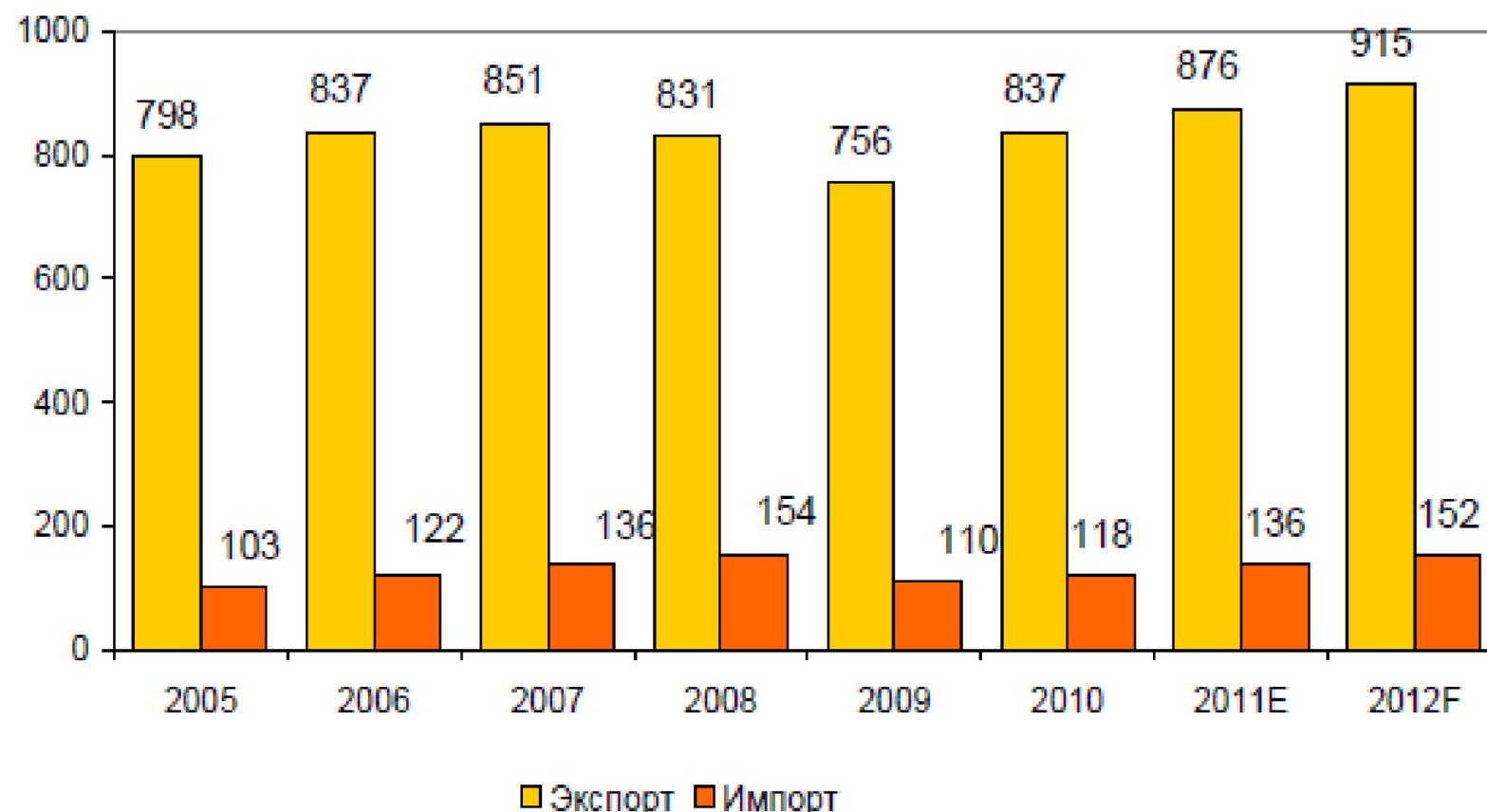
Место в рейтинге	Страна	Рейтинг эффективности логистики	Таможенные процедуры	Инфраструктура	Международные поставки	Качество логистических услуг и компетентность операторов	Отслеживание поставок	Своевременность
3	Финляндия	4.05	3.98	4.12	3.85	4.14	4.14	4.10
4	Германия	4.03	3.87	4.26	3.67	4.09	4.05	4.32
6	Дания	4.02	3.93	4.07	3.70	4.14	4.10	4.21
13	Швеция	3.85	3.68	4.13	3.39	3.90	3.82	4.26
30	Польша	3.43	3.30	3.10	3.47	3.30	3.32	4.04
65	Эстония	2.86	2.51	2.79	2.82	2.82	3.00	3.23
76	Латвия	2.78	2.71	2.52	2.72	2.64	2.97	3.08
58	Литва	2.95	2.73	2.58	2.97	2.91	2.73	3.70
95	Россия	2.58	2.04	2.45	2.59	2.65	2.76	3.02

Источник: *Connecting to Compete 2012: Trade Logistics in the Global Economy. World Bank*

Похожее распределение стран Балтийского моря наблюдается и в Глобальном логистическом рейтинге, лидируют в котором Финляндия, Германия и Дания, а замыкают список Латвия, Литва и Россия.

# Грузовая база Российской Федерации

Экспортный и импортный грузопоток России, 2005-2012 гг., млн т



Ис

**Объем рынка международных грузоперевозок с учетом доходов, полученных от обработки международных грузов в портах и аэропортах, превышает \$12,4 млрд. и обеспечивает более 20% всех доходов транспортных компаний.**

Объем экспортно-импортной грузовой базы России превысил 1,1 млрд тонн, при этом в стоимостном выражении общая цена экспортно-импортных грузов составляет свыше 1 трлн. долл. США (Россия занимает 9 место по данному показателю в мире). Однако доля России в мировом объеме экспорта и импорта транспортных услуг составляет менее 2%. Это свидетельствует о том, что транспортный потенциал страны используется в недостаточной степени. Например, у стран, имеющих сопоставимый с Россией объем внешнеторгового оборота, объемы экспорта и импорта транспортных услуг выше в 2-3 раза. Во многом это связано с тем, что доля отечественных перевозчиков в общем объеме перевозок экспортно-импортных грузов России не превышает 40%.

# СТРАНЫ-ЧЛЕНЫ ВТО ОБЕСПЕЧИВАЮТ ОКОЛО 97% ВСЕЙ МИРОВОЙ ТОРГОВЛИ. БОЛЕЕ 90% ВНЕШНЕТОРГОВОГО ОБОРОТА РОССИИ ПРИХОДИТСЯ НА СТРАНЫ-ЧЛЕНЫ ВТО

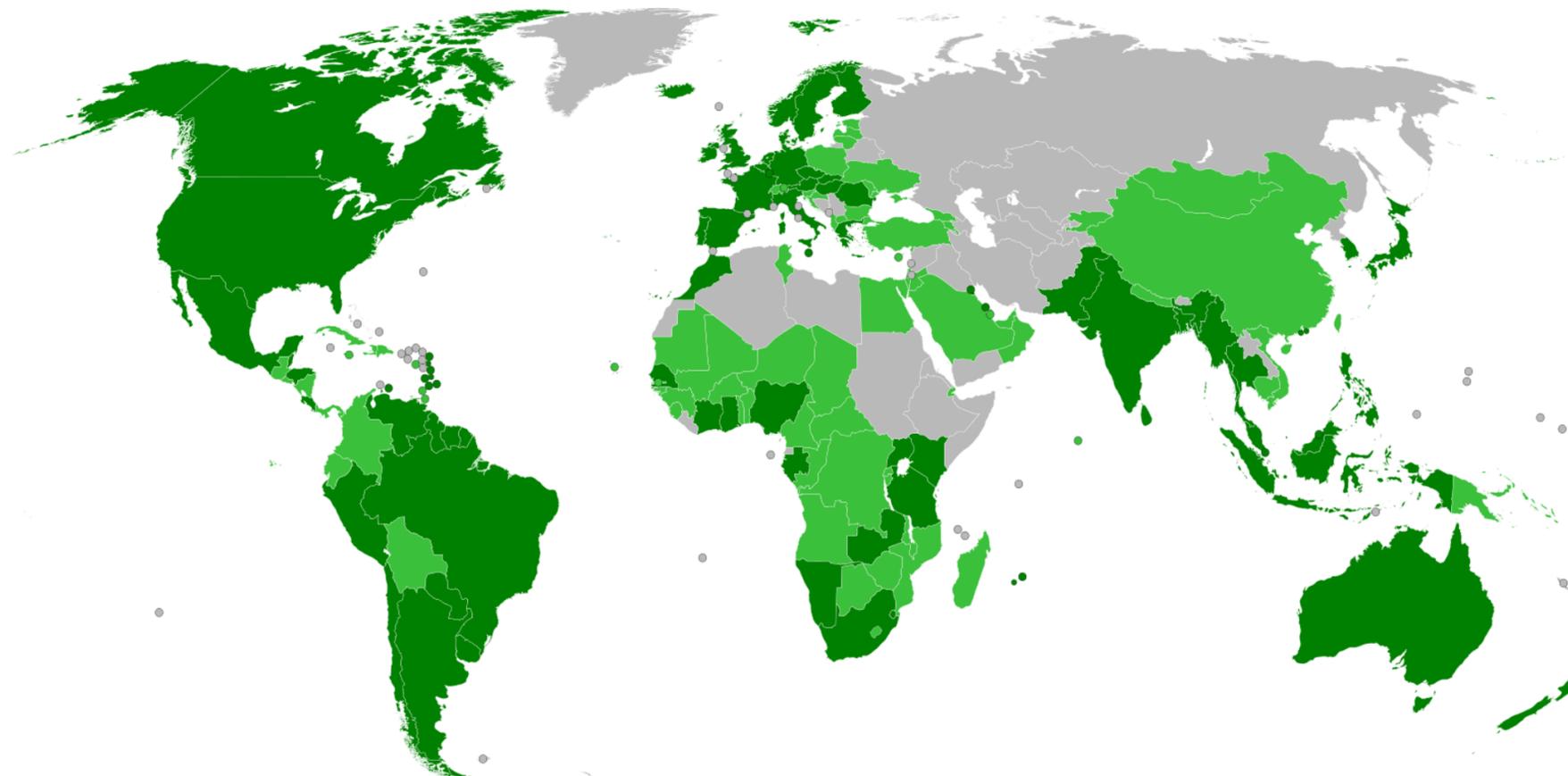
Государства-члены ВТО  
на 15 апреля 1994 года



Государства-члены ВТО  
на 1 января 2002 года



Государства-члены ВТО  
на март 2013 года



ВСЕГО В ОРГАНИЗАЦИИ  
ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ  
ЗАРЕГИСТРИРОВАНО 193 СТРАНЫ

**ЧЛЕНАМИ ВТО ЯВЛЯЮТСЯ  
159 ГОСУДАРСТВ.  
СТАТУС НАБЛЮДАТЕЛЕЙ  
В ВТО ИМЕЮТ ОКОЛО  
30 ГОСУДАРСТВ И БОЛЕЕ  
60 МЕЖДУНАРОДНЫХ  
ОРГАНИЗАЦИЙ, В ТОМ ЧИСЛЕ  
ООН, МВФ И ВСЕМИРНЫЙ БАНК**

# Создание Евразийского экономического союза



К 1 января 2015 года на территории единого экономического пространства, включающего Россию, Белоруссию и Казахстан, завершится формирование Евразийского экономического союза (ЕАЭС). В перспективе возможно создание зоны свободной торговли между ЕС и Евразийским экономическим союзом.

Евразийский экономический союз - планируемая дата создания 1 января 2015 года

Страны-основатели - Россия, Белоруссия, Казахстан

Руководство - Высший евразийский экономический совет, Евразийская экономическая комиссия

Площадь территории - 20 229 248 км<sup>2</sup> (1-ое место в мире)

Численность населения - 172,6 миллиона человек

Города с населением свыше 1 млн. чел.: Алма-Ата, Волгоград, Воронеж, Екатеринбург, Казань, Красноярск, Москва, Минск, Нижний Новгород, Новосибирск, Омск, Пермь, Ростов-на-Дону, Самара, Санкт-Петербург, Уфа, Челябинск

ВВП (ППС) - \$ 2,895 трлн

# Последствия вступления России в ВТО и создания Евразийского экономического союза

**Вступление в ВТО и создание Евразийского экономического союза стимулирует рост внешней торговли России и повышение спроса на транспортно-логистические услуги. Наибольшие темпы роста объемов перевозок прогнозируются на морском, автомобильном и воздушном видах транспорта, а также в секторе логистических и терминально-складских услуг.**

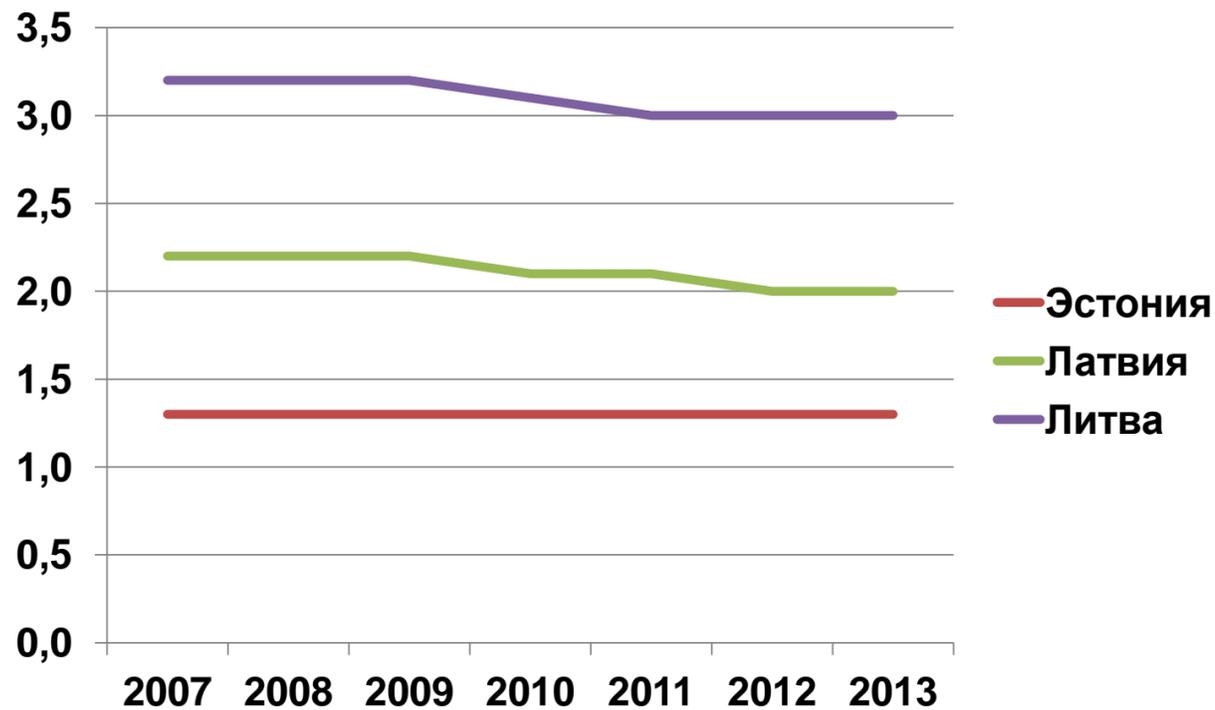
**Россия будет постепенно открывать доступ иностранным компаниям на свой рынок транспортно-логистических услуг. Для сохранения своих позиций российским компаниям потребуются существенно повысить производительность труда и экономическую эффективность, снизить затраты на транспортировку и улучшить качество предоставляемых услуг.**

**Обязательства Российской Федерации в области транспортных услуг предоставляют всю необходимую свободу действий как с точки зрения обеспечения интересов национальной экономики и отечественных поставщиков услуг, так и в плане возможных будущих договоренностей в рамках многосторонних торговых переговоров.**

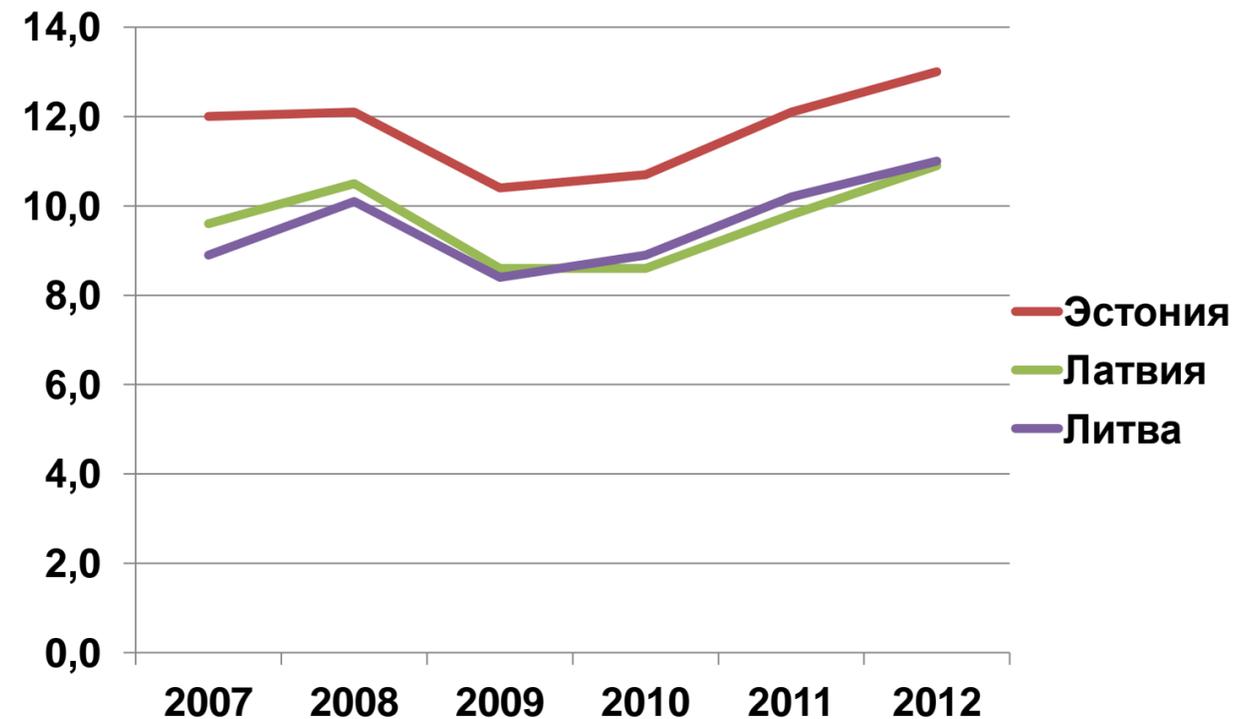


# Тенденции экономического развития стран Балтии

Динамика численности населения стран Балтии за период 2007-2013 гг., млн чел



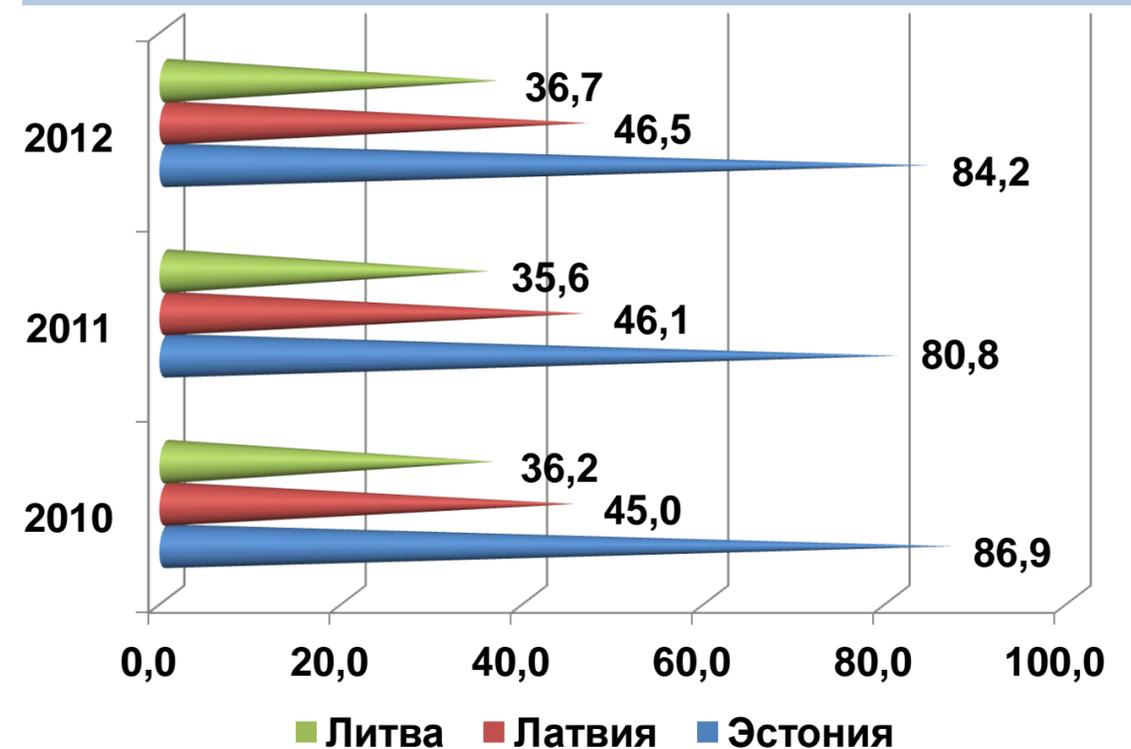
Динамика показателей ВВП на душу населения стран Балтии за период 2002-2012 гг., тыс. евро



Динамика показателей объема чистого экспорта товаров и услуг стран Балтии за период 2011-2015 гг., млн евро



Динамика показателей прямых иностранных инвестиций в страны Балтии за период 2010-2012 гг., % к ВВП

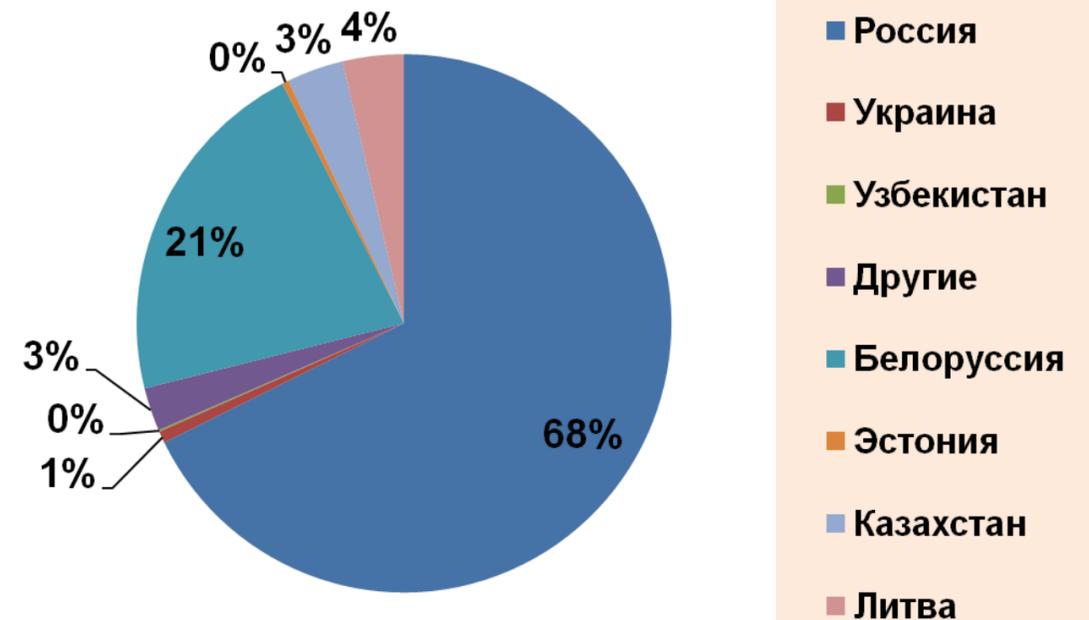


# Тенденции экономического развития Латвии

## Список основных стран-инвесторов в Латвии за период 1991-2013 гг.

Страна	Объем прямых инвестиций, млн. евро	Количество предприятий
Швеция	1 675,8	789
Нидерланды	585,2	366
Норвегия	533,4	328
Кипр	443,8	680
<b>Россия</b>	<b>368,2</b>	<b>4 560</b>

## Структура грузоперевозок стран-экспортёров по Латвийским железным дорогам в 2012 г.



## Отраслевые предпочтения России

1. Обрабатывающая промышленность
2. Газовая и нефтяная промышленность
3. Транспортно-логистические услуги
4. Банки
5. Недвижимость
6. Издательства

## Крупнейшие инвесторы

- ОАО «Газпром»,
- ОАО «Транснефтепродукт».

## Крупнейшие инвестиции осуществлены в:

- «LatRosTrans»,
- «Latvijas gāze»,
- «Lukoil — Baltija»,
- «Itera Latvija»,
- «Severstallat»,
- «Ezerparks»,
- «Baltic Crystal»,
- «Food Union»,
- «Latvijas balsams»,
- «Grindeks»,
- «RER»,
- «AMO Plant»,
- «Kolumbija»,
- «Baltic Coal Terminal»

# Формирование грузовых транспортных коридоров в Евросоюзе

## Схема прохождения 9 базовых грузовых транспортных коридоров по территории стран ЕС



Еврокомиссия утвердила пакет мер по формированию 9 базовых грузовых транспортных коридоров, проходящих по территории стран ЕС (Handbook on the Regulation concerning a European rail network for competitive freight (Regulation EC 913/2010) от 30 июня 2011):

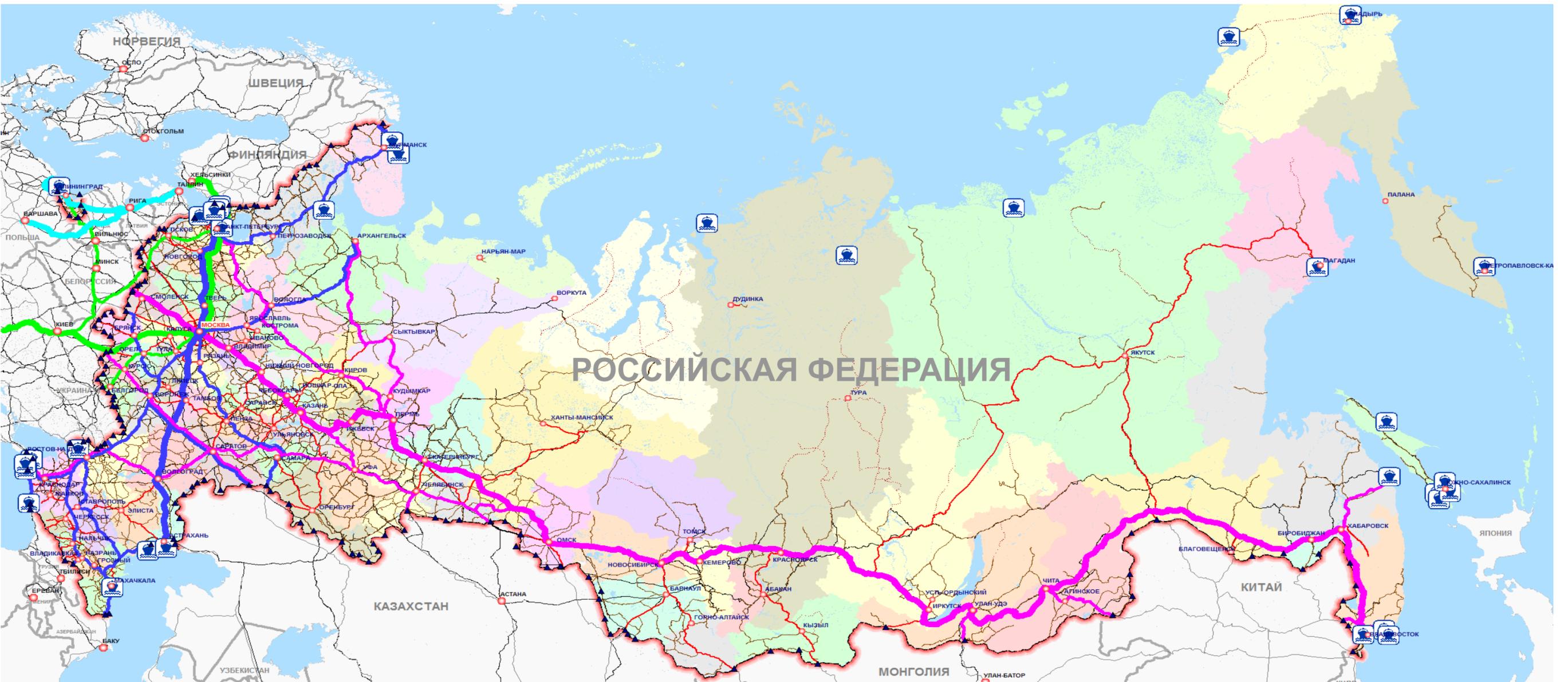
- Балтийско-Адриатического;
- Североморско-Балтийского;
- Средиземноморского;
- Восточного /Восточно-Средиземноморского;
- Скандинавско-Средиземноморского;
- Рейнско-Альпийского;
- Атлантического;
- Североморско-Средиземноморского;
- Рейнско-Дунайского.

В документах Еврокомиссии предусматривается создание управляющих компаний для регулирования правил перевозок грузов по коридорам с целью обеспечения работы по единым тарифам и сквозному расписанию для каждого коридора.

**Учитывая заинтересованность стран Балтии в транспортировке транзитных российских и азиатских грузов, представляется целесообразным совместно со всеми заинтересованными участниками процесса перевозки приступить к переговорам о создании управляющих компаний, обеспечивающих эффективную работу транспортных коридоров на всем протяжении евразийского пространства.**

Основная задача осуществления этих мероприятий – повышение конкурентоспособности международных транспортных коридоров для привлечения внешнеторговых и транзитных грузопотоков за счет скоординированного развития транспортно-логистической и таможенной инфраструктуры, унификации стандартов, тарифов и документооборота, внедрения технологий «одного окна».

# СХЕМА МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



**Важнейшая задача России – переключить часть экспортно-импортных грузов с морского на железнодорожный транспорт и обеспечить развитие альтернативного сухопутного пути доставки грузов по Транссибирскому маршруту из стран АТЭС в Россию и Европу. Сухопутный транспортный маршрут «Европа – Россия – страны АТЭС» имеет всего лишь одну границу между Россией и Евросоюзом, что позволит оптимизировать схемы доставки международных грузов.**

- |  |                 |  |                           |
|--|-----------------|--|---------------------------|
|  | «ТРАНСИИБ» (TS) |  | ПАНЕВРОПЕЙСКИЙ № 9 (PE 9) |
|  | ОТВЕТВЛЕНИЯ     |  | ОТВЕТВЛЕНИЯ               |
|  | «СЕВЕР-ЮГ» (NS) |  | ПАНЕВРОПЕЙСКИЙ № 1 (PE 1) |
|  | ОТВЕТВЛЕНИЯ     |  | ОТВЕТВЛЕНИЯ               |

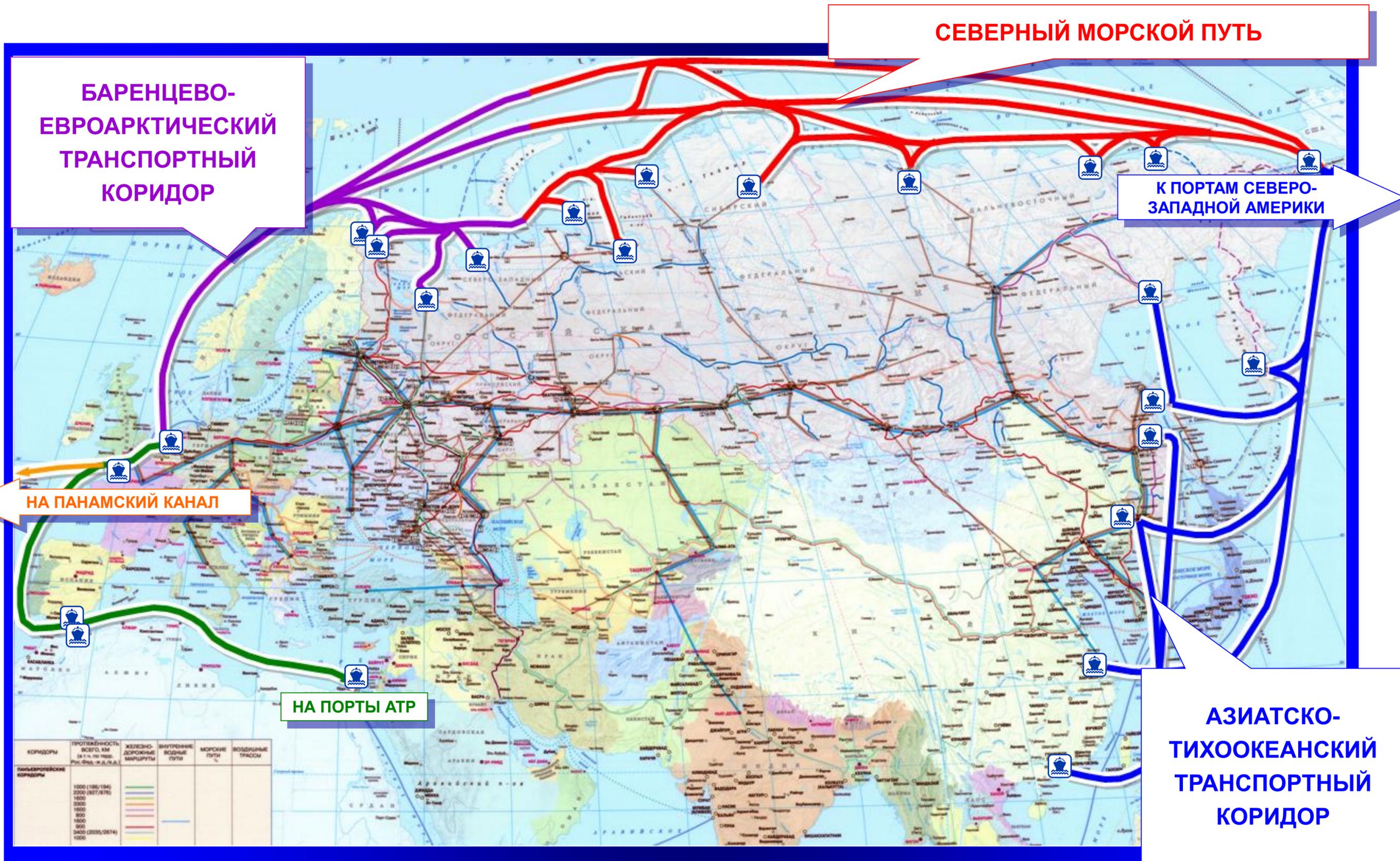


МОРСКИЕ ПОРТЫ

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ



# СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ



# РАЗВИТИЕ МТМ «ЕВРОПА - ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ»

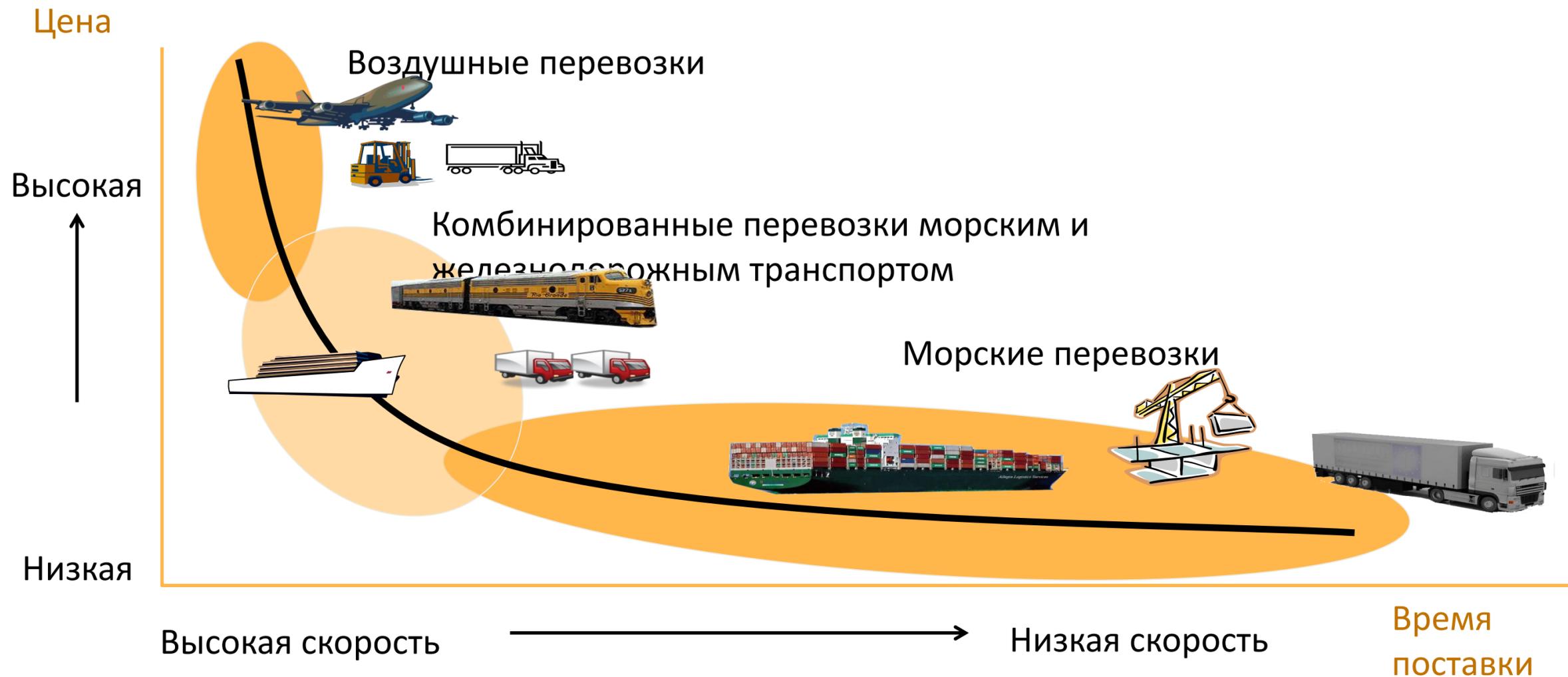


Общая протяженность МТМ «Европа – Западный Китай» составляет 8,5 тыс. км, из них 2,3 тыс. км проходит по территории Российской Федерации, 2,8 тыс. км - Казахстана, 3,4 тыс. км – Китая.

Если при прохождении морского маршрута через Суэцкий канал грузы находятся в пути до 45 суток, то при использовании МТМ «Европа – Западный Китай» продолжительность перевозки составит порядка 10-12 суток.

Новый международный транспортный маршрут «Европа – Западный Китай» будет создан с минимальным количеством стран-участниц и всего лишь с одной границей между Казахстаном и Китаем, а далее по территории Казахстана и России на протяжении 5,1 тыс. км трасса будет проходить в зоне действия Евразийского экономического союза, что позволит оптимизировать схемы доставки международных грузов.

# Развитие сухопутных транспортных маршрутов по направлению страны Юго-Восточной и Центральной Азии - Европа



**Евразийские сухопутные транспортные коридоры обеспечат связи между наиболее емкими рынками в мире.** В совокупности на территории 27 стран ЕС, в России, Казахстане и в Китае проживает около 2 млрд. чел., что составляет 30% от общей численности населения планеты. В рассматриваемых государствах объем валового внутреннего продукта составляет 40,4% от мирового уровня. Ведущая роль в международном товарообороте в настоящее время принадлежит двум макрорегионам: Европе (осуществляет 40% мирового товарного экспорта) и Азии (25%).

**С целью повышения качества перевозок и привлекательности евразийских транспортных коридоров необходима реализация мероприятий, предусматривающих развитие транспортно-логистических и сервисных услуг,** включающих: обработку грузов и контейнеров; складирование, временное хранение грузов; таможенное оформление и страхование грузов; информационное сопровождение и навигация с помощью систем ГЛОНАСС / GPS; предоставление электронных расчетных терминалов для уплаты пошлин, сборов и других платежей, связанных с оказываемыми транспортно-экспедиционными, логистическими и другими услугами; оформление санитарных и гигиенических сертификатов; консультирование по вопросам организации перевозок грузов и др.

# Создание управляющих компаний для регулирования правил перевозок грузов по международным транспортным коридорам



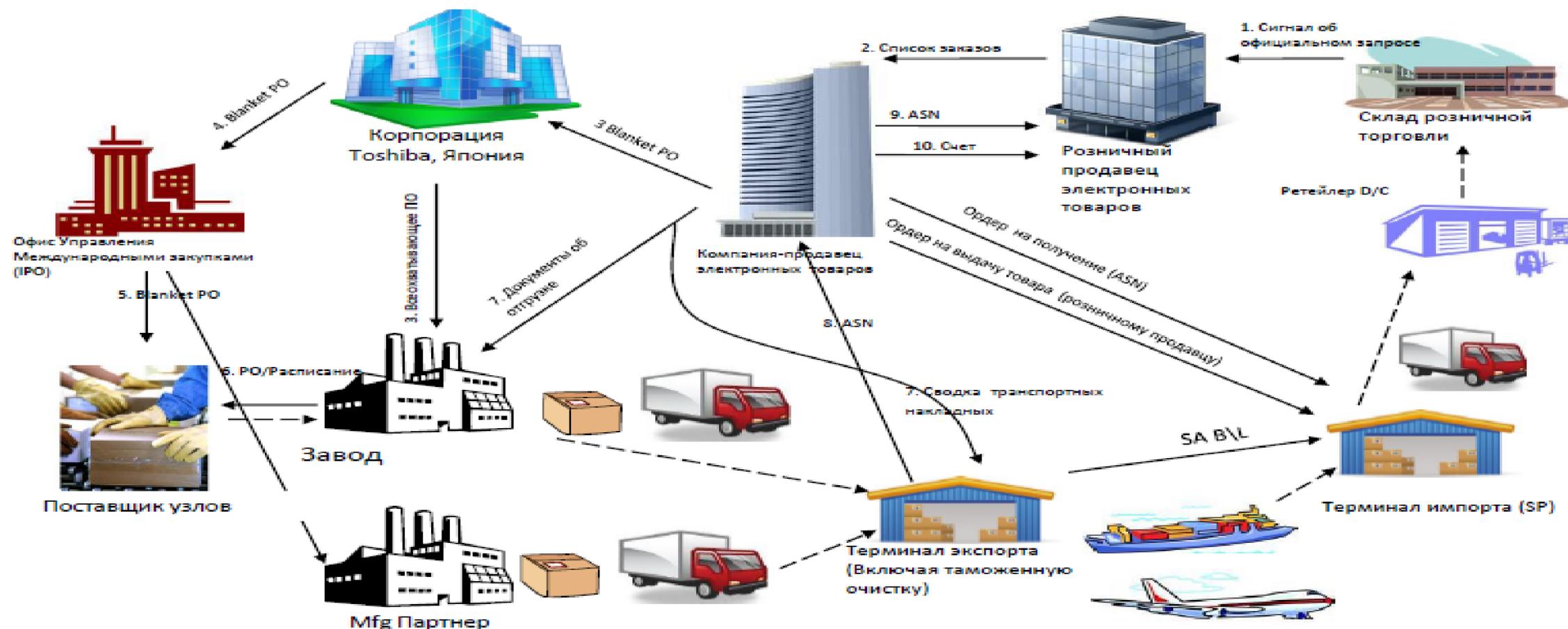
**Решение задач по регулированию грузовых перевозок по направлениям МТК смогут взять на себя управляющие компании, создание которых целесообразно обеспечить с участием всех заинтересованных стран, по территории которых пройдут евроазиатские транспортные коридоры.**

**К функциям управляющих компаний могут быть отнесены:**

- координация деятельности по развитию транспортной и логистической инфраструктуры в составе евроазиатских транспортных коридоров;
- координация деятельности, связанной с функционированием объектов в составе МТМ (в том числе выработка общего плана развития объектов сервиса, транспортных и логистических объектов, участие в разработке документации по новым проектам);
- выработка предложений по совершенствованию законодательства, включая таможенные и иные процедуры, в целях повышения привлекательности евроазиатских транспортных коридоров;
- внесение предложений в межправительственные комиссии по вопросам, связанным с функционированием транспортных коридоров, имеющим международный характер;
- подготовка предложений по территориальному планированию с целью гармонизированного развития объектов бизнеса и логистических объектов в зоне прохождения евроазиатских транспортных коридоров.
- информационное обеспечение пользователей евроазиатских транспортных коридоров (в том числе по вопросам проведения таможенных и иных процедур, по загруженности, по плате за проезд на платных участках, по погодным условиям и т.д.);
- оказание пользователям услуг по получению в уполномоченных государственных органах разрешений, связанных с перевозкой грузов по транспортным коридорам;
- продвижение евроазиатских транспортных коридоров на мировом рынке транспортных услуг.

# Предложения в сфере мониторинга грузопотоков с помощью системы спутниковой навигации ГЛОНАСС

## Процесс информационного обмена при управлении глобальными цепочками поставок



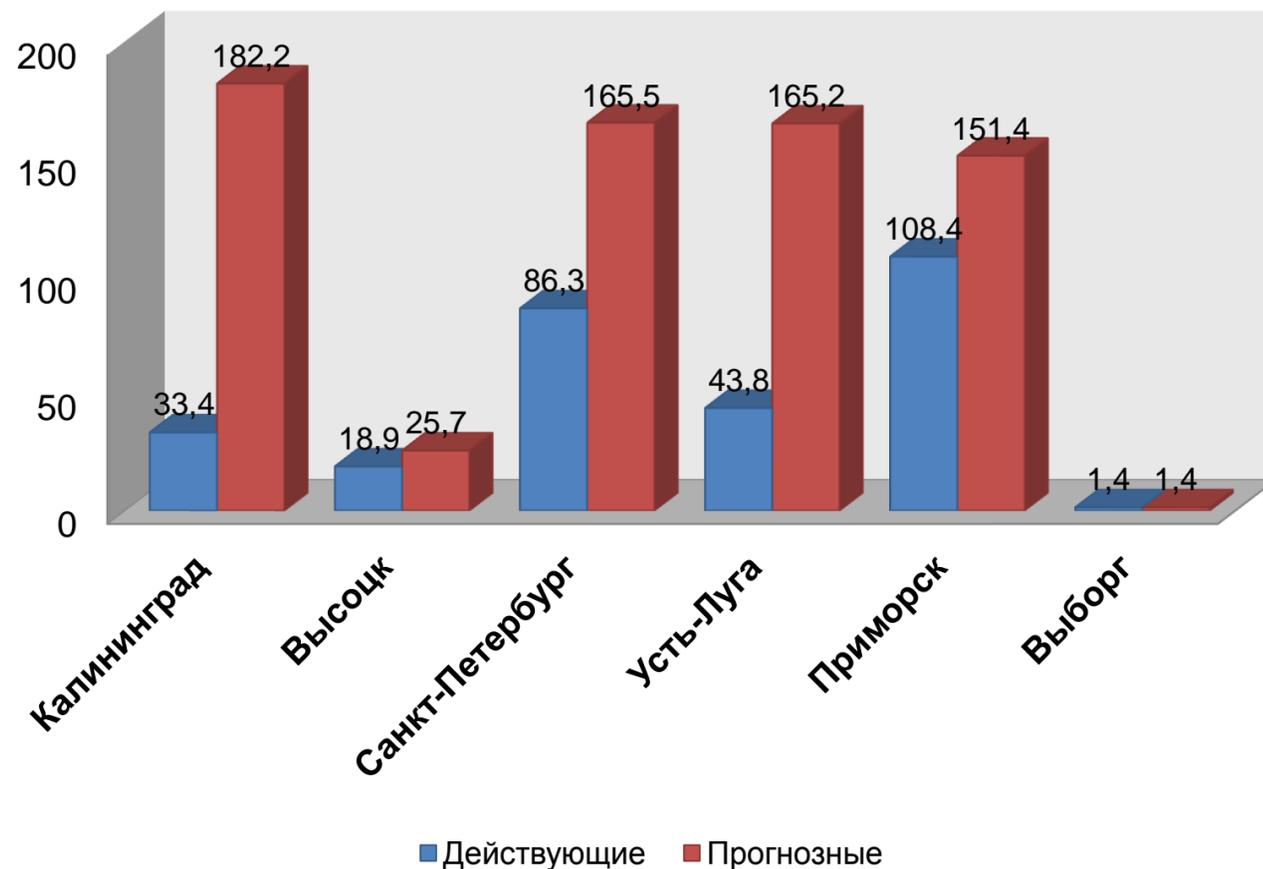
В рамках создания евроазиатских транспортных коридоров Российская Федерация сможет выступить с инициативой создания инструментов по отслеживанию цепочек поставок с помощью системы спутниковой навигации ГЛОНАСС на территории стран АТЭС, ЕС и ЕЭП.

Учитывая, что создание спутниковой навигационной системы Galileo в ЕС затягивается, Россия может предложить странам Балтии активно использовать возможности ГЛОНАСС, как одного из наиболее эффективных способов решения задачи позиционирования (отслеживания) транспортных средств и грузов по направлениям евроазиатских транспортных коридоров.

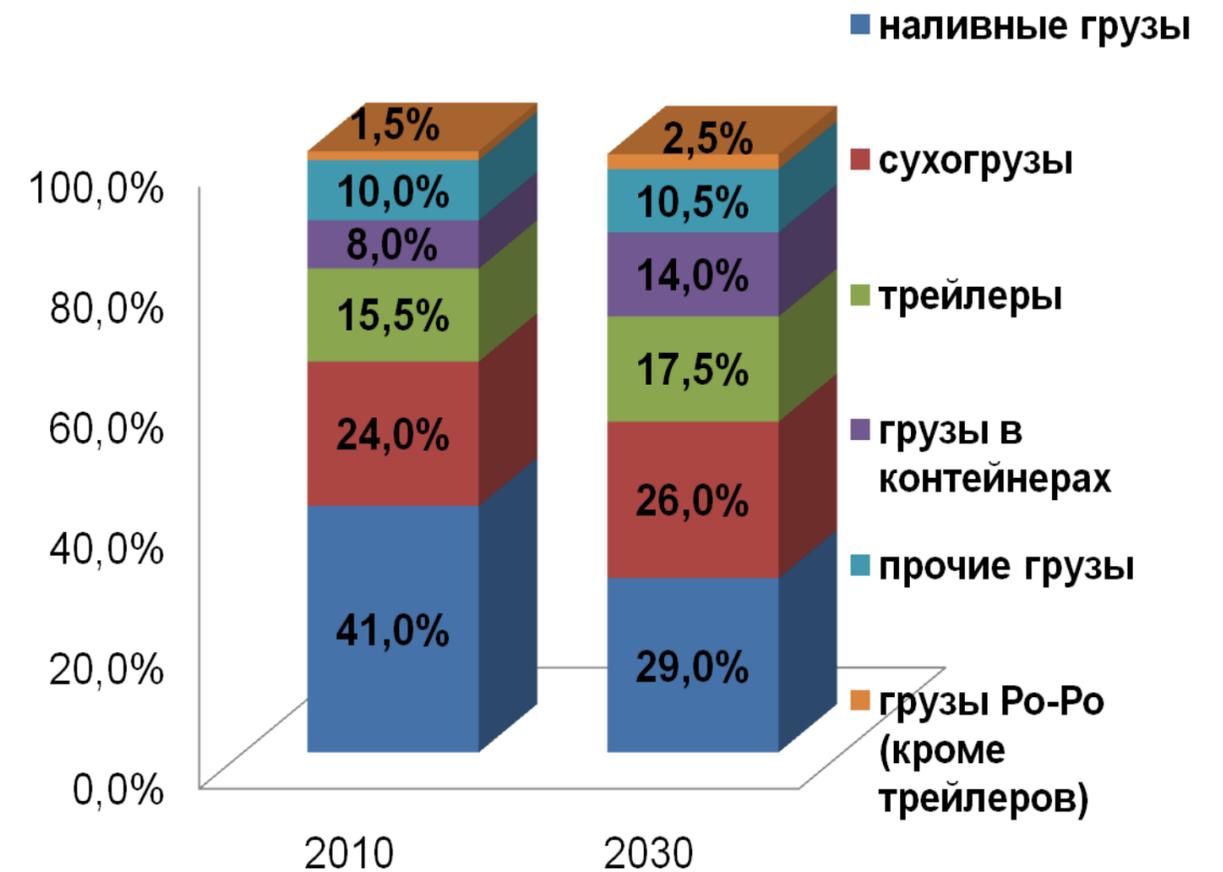
Учитывая актуальность создания системы электронного обмена данными, Российская Федерация может выступить с инициативой разработки механизма информационного взаимодействия участников перевозочного процесса по направлениям международных транспортных коридоров на основе современных информационных технологий.

# Развитие морских портов Балтийского бассейна

Прогноз ввода портовых мощностей в российских портах Балтийского бассейна на период до 2030 года, млн.тонн



Прогнозируемое изменение структуры грузов в морских портах Балтийского моря в 2030 г.



В отчете “Baltic Transport Outlook 2030”, содержащем итоги исследования, в финансировании которого участвовал Европейский Союз, приводится прогноз увеличения объема морского контейнерного грузопотока в регионе Балтийского моря за период с 2010 г. по 2030 г. на 138% (главным образом, за счет роста объемов перевалки российских контейнерных грузов). При этом к 2030 г. в регионе Балтийского моря ожидается увеличение суммарного морского грузопотока на 30%. При реализации планов «Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года» в российских портах Балтики будут созданы портовые мощности, достаточные для перевода всех внешнеторговых грузов России из балтийских и скандинавских портов.

**Евросоюз ужесточает ограничения на содержание серы в судовом топливе. К 2015 году суда, работающие в Балтийском и Северном морях, должны использовать топливо с содержанием серы не более 0,1% – в 15 раз меньше, чем разрешено сейчас.**





# EU launches clean fuel strategy

## Из выступления Сиима Калласа, вице-президента ЕС

«Liquefied natural gas is also used for trucks, but there are only 38 filling stations in the EU. The Commission is proposing that by 2020, refuelling stations are installed every 400 km along the roads of the Trans European Core Network».

«Compressed natural gas is mainly used for cars. One million vehicles currently use this fuel representing 0.5% of the fleet - the industry aims to increase this figure ten-fold by 2020. The Commission proposal will ensure that publically accessible refuelling points, with common standards, are available Europe-wide with maximum distances of 150 Km by 2020».\*

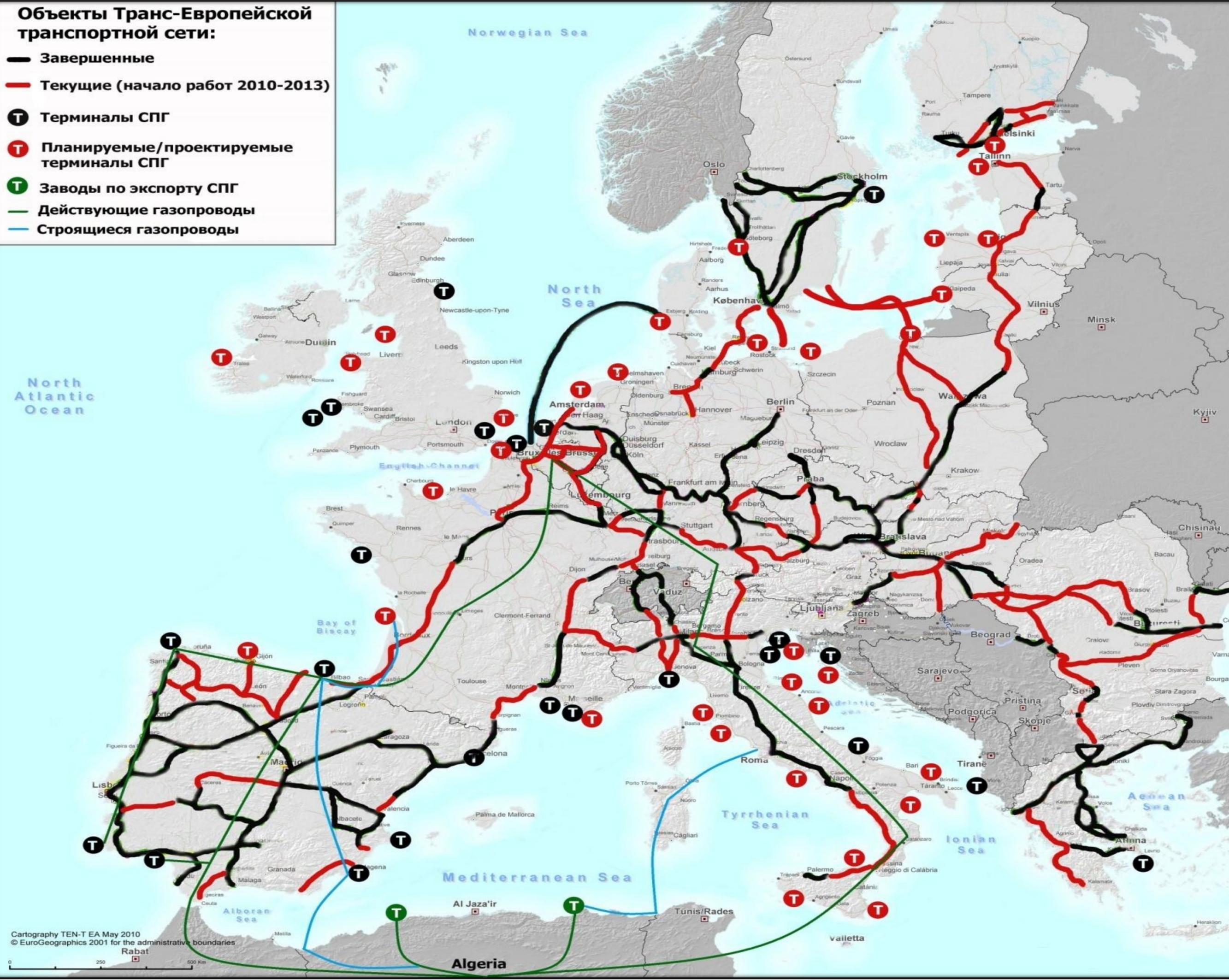


ЕС провозгласил политику расширения использования LNG в ближайшей перспективе. Планируется к 2020 году создание LNG - инфраструктуры для перевозок грузов грузовым транспортом (на каждые 400 км основной дорожной сети ЕС). К этому планируется создание CNG - структуры для автодорожного транспорта (на каждые 150 км).

\* [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-13-40\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-40_en.htm)

# Объекты Транс-Европейской транспортной сети:

- Завершенные
- Текущие (начало работ 2010-2013)
- T Терминалы СПГ
- T Планируемые/проектируемые терминалы СПГ
- T Заводы по экспорту СПГ
- Действующие газопроводы
- Строящиеся газопроводы



Cartography TEN-T EA May 2010  
 © EuroGeographics 2001 for the administrative boundaries

0 250 500 Km

## Крупнейшие рынки по объему продаж новых легковых автомобилей

Место в 2012 г. (2011 г.)	Страна	2012 г., шт	2011 г., шт	Изм., %
1 (1)	Китай	15 495 200	14 472 400	+7,1%
2 (2)	США	14 439 634	12 734 424	+13,4%
3 (3)	Япония	4 572 233	3 524 788	+29,7%
4 (4)	Бразилия	3 634 115	3 425 739	+6,1%
5 (5)	Германия	3 086 504	3 173 634	-2,9%
6 (6)	Россия	2 877 104	2 608 038	+10,3%
7 (8)	Индия	2 185 780	2 016 400	+8,4%
8 (9)	Великобритания	2 044 609	1 941 253	+5,3%
9 (7)	Франция	1 898 760	2 204 229	-13,9%
10 (10)	Италия	1 402 089	1 749 739	-19,9%

***Среди европейских стран Россия по объему продаж легковых автомобилей занимает второе место.***

# Преимущества использования природного газа в качестве моторного топлива для автотранспорта

## Экологичность:

В настоящее время до 90% загрязнения атмосферы приходится на долю автотранспорта.

При использовании газомоторного топлива вместо нефтяного топлива снижаются выбросы токсичных веществ в окружающую среду:

- оксида углерода – в 2,5 раза;
- оксида азота – в 2 раза;
- углеводородов – в 3 раза;
- задымленности – в 9 раз.

Вредность отработавших газов при работе метановых двигателей для здоровья человека ниже на 60%, чем при работе двигателей, работающих на нефтяном топливе.

## Экономичность:

при использовании газомоторного топлива вместо нефтяного топлива снижаются расходы в 1,6 раза на 100 км пробега из-за его низкой цены (50% от цены 1 литра бензина А-76). Расход топлива для легковых автомобилей: 9 литров бензина или 9,5 литров газа на 100 км пробега.

АИ-92	АИ-95	АИ-98	АИ-80	Дз (з)	Дз (л)	Дз Евро-5	Газ
31,03	33,60	35,11	26,24	35,04	32,58	34,61	17,56

Газомоторное топливо сегодня является альтернативным по отношению к традиционно применяемым бензину и дизельному топливу. В России в качестве топлива для двигателей внутреннего сгорания применяется в основном природный газ (метан) в компримированном (сжатом) виде и сжиженный углеводородный газ (СУГ).

При поэтапном развитии рынка газомоторного топлива в России прогнозируется увеличение потребления компримированного природного газа с 0,4 млрд куб. м в 2013 г. до 10,4 млрд куб. м к 2020 году, сжиженного природного газа — с 0 до 3,8 млн т в год.

Для реализации инвестиционных проектов в сфере расширения использования природного газа в качестве моторного топлива определен 31 регион Российской Федерации.

# Создание инфраструктуры для развития рынка газомоторного топлива России



## ПЛАТНЫЕ АВТОМАГИСТРАЛИ И СКОРОСТНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ

	АВТОМАГИСТРАЛИ	СКОРОСТНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ
НОВОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО		
РЕКОНСТРУКЦИЯ СУЩЕСТВУЮЩИХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ		

## ПЕРСПЕКТИВНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ

ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ

РЕГИОНАЛЬНОГО ИЛИ МЕЖМУНИЦИПАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ

АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПУНКТЫ ПРОПУСКА ЧЕРЕЗ ГОСУДАРСТВЕННУЮ ГРАНИЦУ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

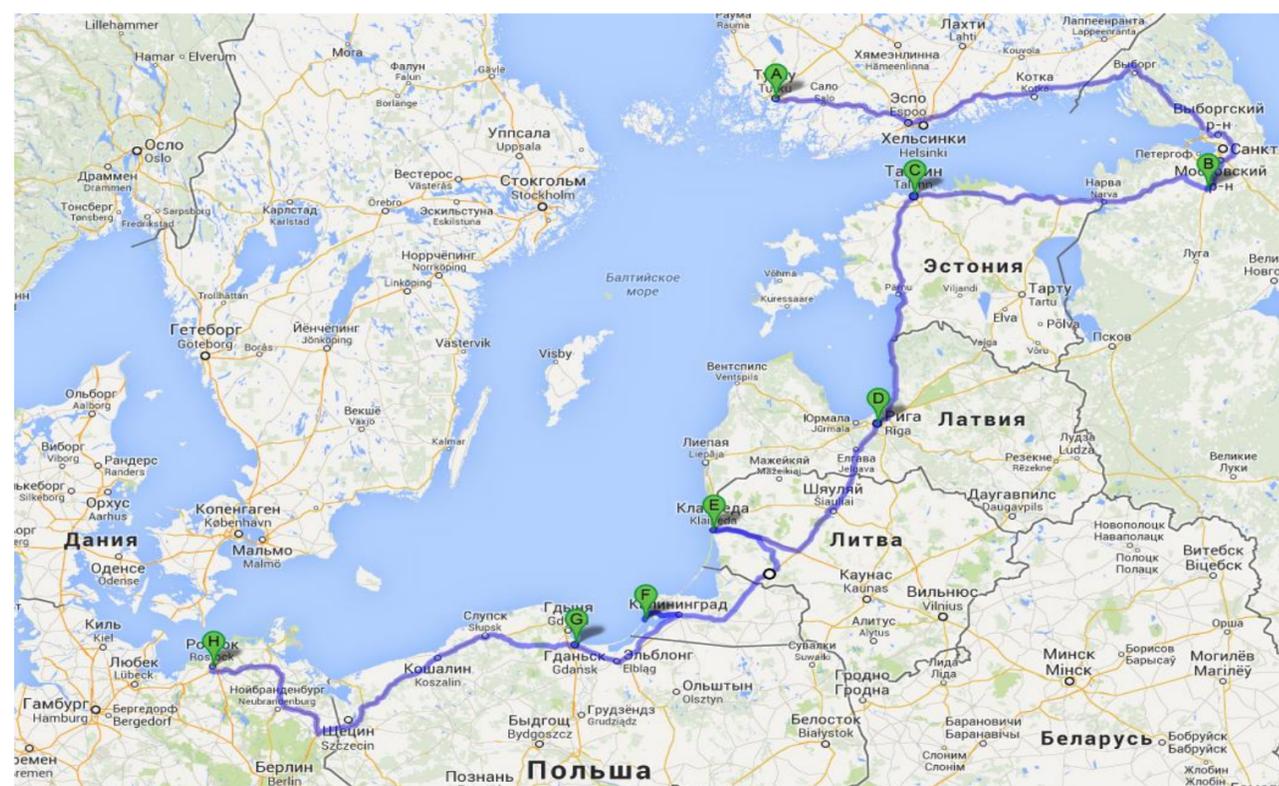
В России газовое моторное топливо используют сейчас 103 тыс. автомобилей. На территории России в настоящее время действует чуть более 200 газозаправочных станций.

К 2020 году в России планируется в крупных городах с численностью населения более 1 млн. человек не менее 50% общественного транспорта и транспорта дорожно-коммунальных служб перевести на газовое моторное топливо - сжиженный природный газ, сжатый природный газ и сжиженный углеводородный газ.

В связи с этим предусматривается строительство автомобильных газозаправочных станций, комплексов сжижения природного газа и прочих необходимых инфраструктурных объектов.

# Строительство заводов по сжижению газа в Усть-Луге и Гатчине

- Строительство заводов по сжижению газа в Усть-Луге и Гатчине суммарной мощностью 1 млрд кубических метров газа, включая хранилище и терминал по заправке СПГ – 6,3 млрд рублей.
- Терминалы в Санкт-Петербурге, Выборге, Балтийске, работающие на привозном газе (в танк-контейнерах) – по 200 млн. каждый.
- От пяти до восьми судов-бункеровщиков, работающих в российской акватории Балтики, емкостью до 2,5 тыс. тонн СПГ каждый – 250 млн. рублей каждый.
- Два газозавоза емкостью 15 000 тонн каждый – 500 млн. рублей каждый.
- Парк танк-контейнеров (20 шт) – 12 млн. рублей
- 32 СПГ-автовоза – 160 млн. рублей
  
- В рамках сотрудничества морских балтийских портов возможно обеспечить сухопутную рокадную доставку с заводов по сжижению газа в Усть-Луге и Гатчине на ряд терминалов побережья Балтийского моря



# Необходимые условия для широкого использования природного газа в качестве моторного топлива

## 1. Создание инфраструктуры для развития рынка газомоторного топлива России

(строительство автомобильных газозаправочных станций, комплексов сжижения природного газа и прочих необходимых инфраструктурных объектов).

**В РФ предусмотрена разработка государственной программы внедрения газомоторной техники с разделением на отдельные подпрограммы по автомобильному, железнодорожному, морскому, речному, авиационному транспорту и технике специального назначения**

2. Создание инфраструктуры развития потребительского спроса, расширение ассортимента техники и оборудования, использующих природный газ, сотрудничество с крупнейшими производителями и дистрибьюторами транспортных средств.

3. Работа с регионами России по развитию рынка газомоторного топлива: перевод на газомоторное топливо потребителей в сегменте общественного, специализированного и городского грузового транспорта.

Соглашения о расширении использования метана в качестве моторного топлива подписаны с Москвой, Санкт-Петербургом, Республикой Татарстан, Краснодарским краем, Ленинградской, Владимирской и Оренбургскими областями и другими регионами.

4. Государственная поддержка: предоставление субсидий из федерального бюджета регионам России на закупку автобусов на газомоторном топливе



# Предложения по развитию пассажирского железнодорожного сообщения

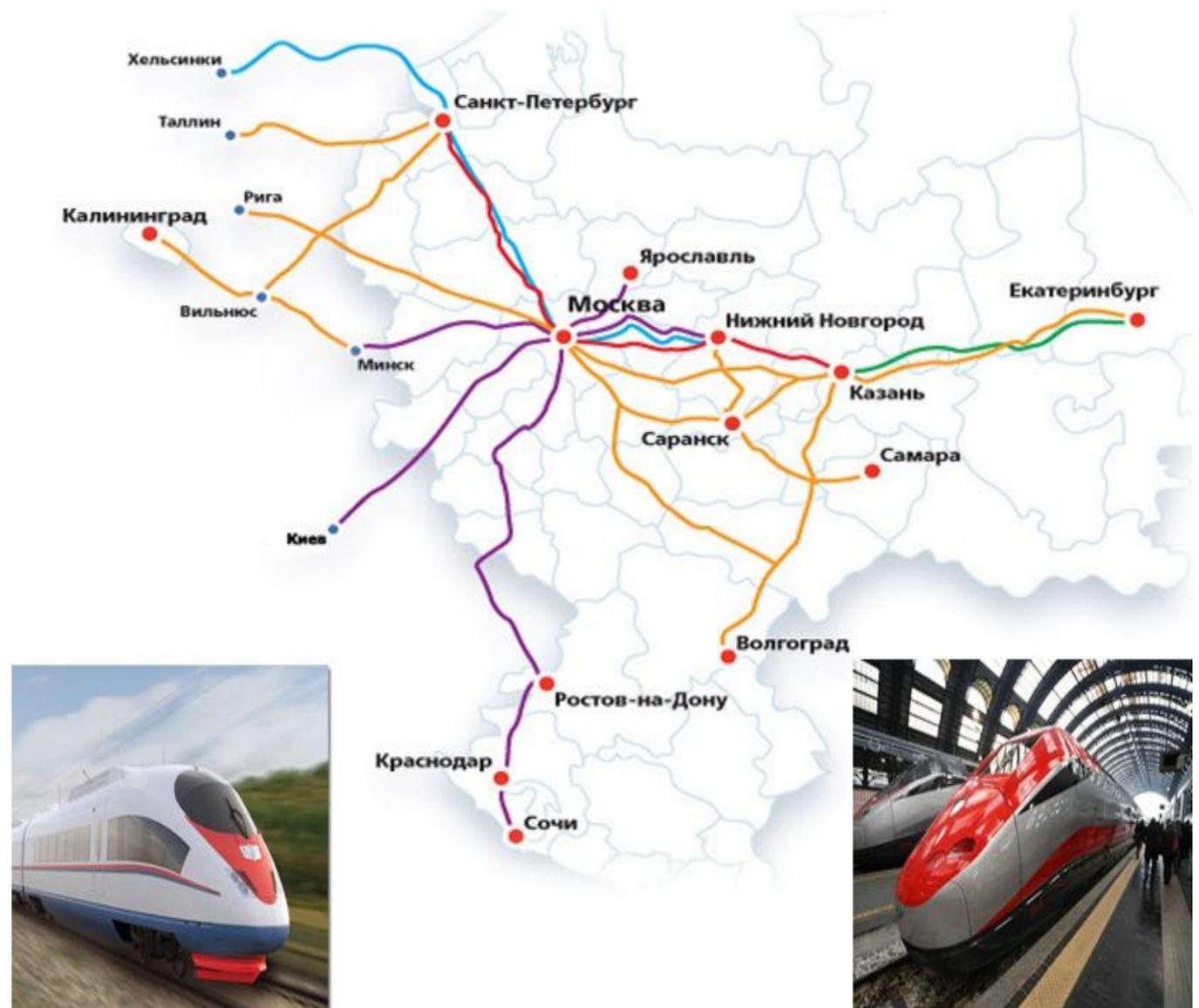
В связи с прогнозируемой предстоящей отменой визового режима между Россией и Европейским Союзом количество поездок между Россией и странами Балтии увеличится в 2,5-3 раза, что потребует соответствующего развития железнодорожного сообщения.

## Перспективные маршруты скоростных поездов:

1. Москва – Рига;
2. Москва – Минск – Вильнюс - Калининград
3. Санкт-Петербург – Таллинн;
4. Санкт-Петербург – Вильнюс

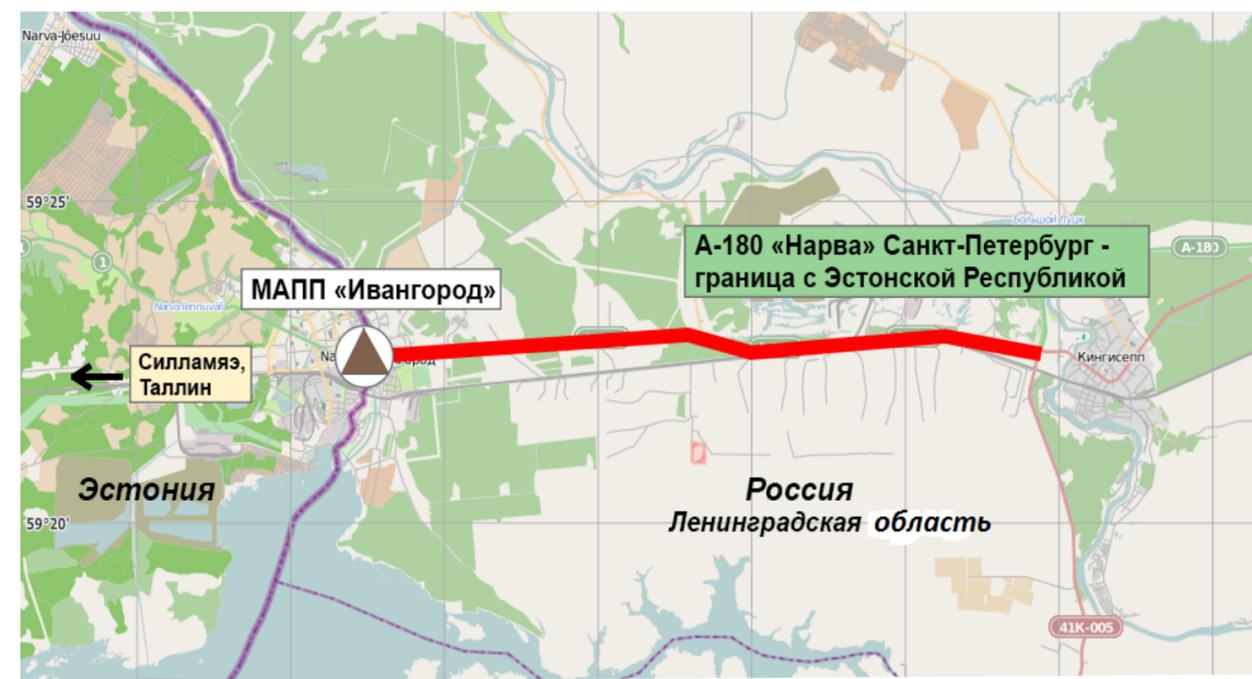
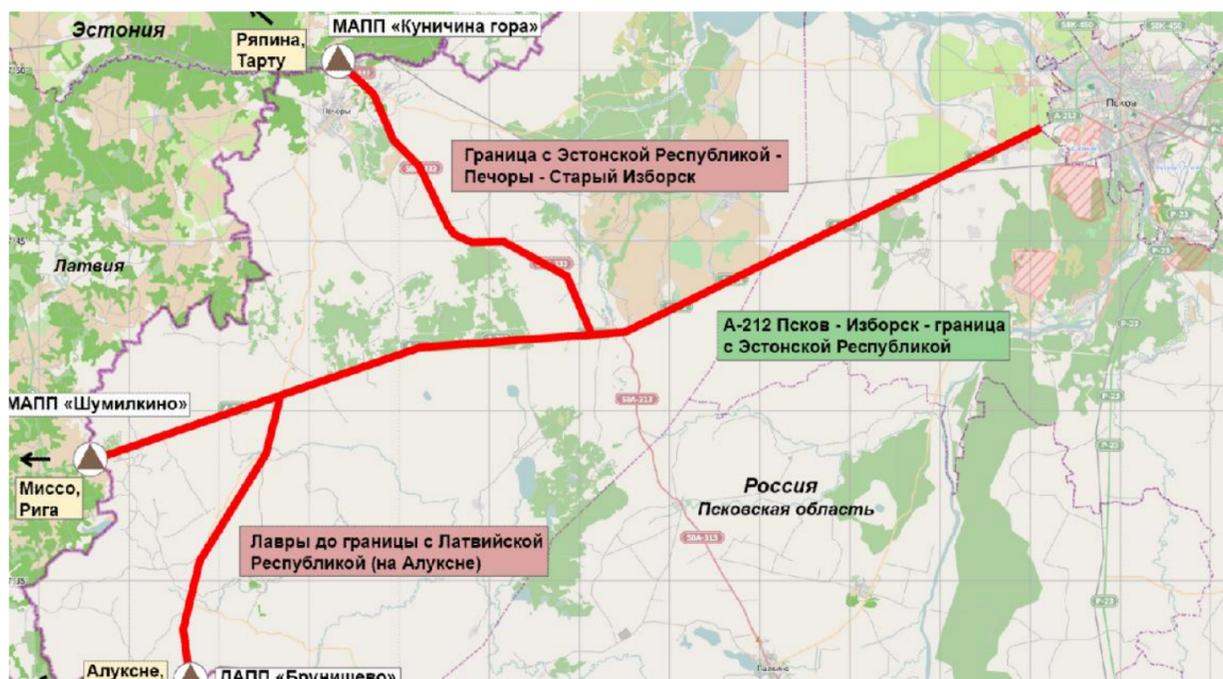
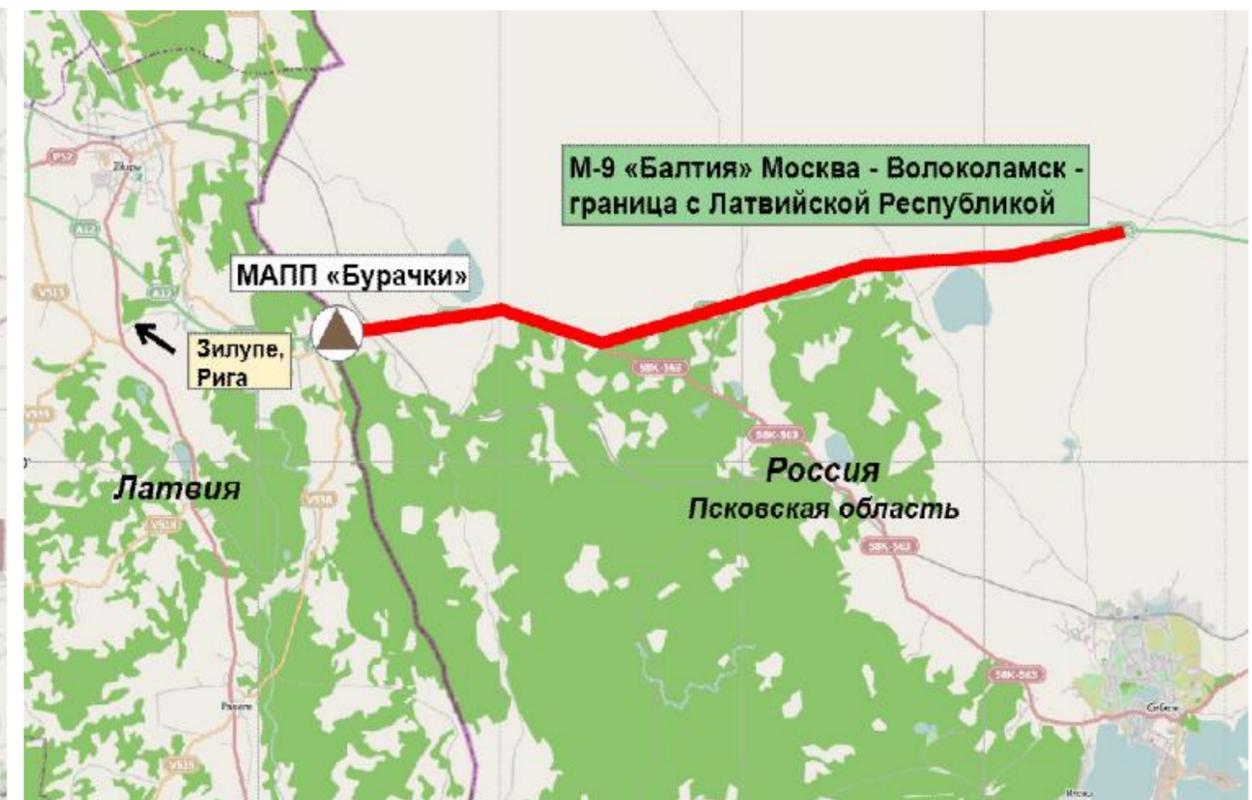
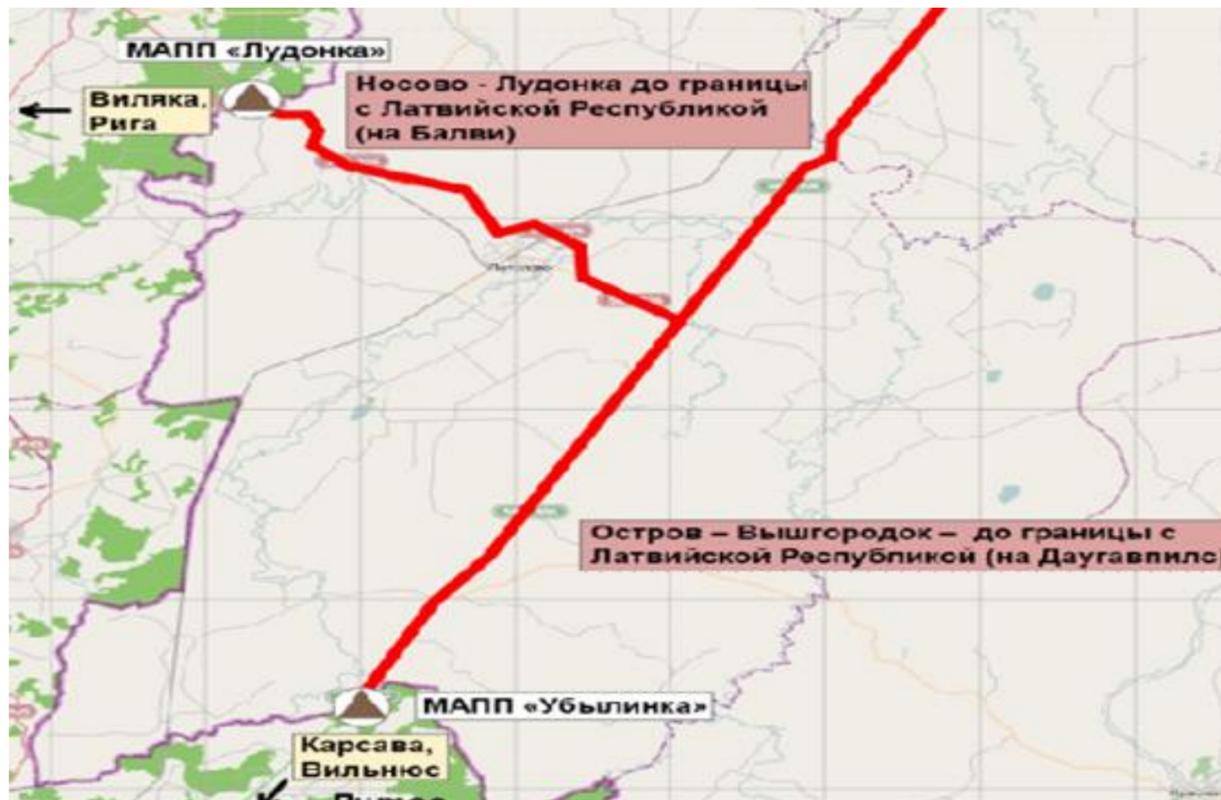
Для реализации планов ускорения движения поездов между Россией и странами ЕС, необходимо организовать пограничный и таможенный контроль в пути следования.

## Схема развития скоростного железнодорожного сообщения в Российской Федерации с выходом к странам Балтии



# Предложения по внедрению ИТС на автодорогах, обеспечивающих международные связи

Трассы прохождения федеральных и региональных автомобильных дорог, обеспечивающих связи между Россией и странами Балтии



# Предложения о реализации совместного российско-латвийского проекта «Интеллектуальный транспортный коридор Санкт-Петербург – Рига»

Предлагается реализация проекта развития интеллектуального транспортного коридора Санкт-Петербург – Рига, целью которого является создание экологичного интеллектуального транспортного коридора, обеспечивающего надежное и безопасное движение транспортных потоков от Санкт-Петербурга до Риги.

К числу приоритетных сервисов и услуг, возможных для внедрения в рамках проекта, относятся следующие :

- Автоматизированная система метеорологического обеспечения.
- Автоматизированная система обнаружения ДТП и оповещения об аварийных ситуациях.
- Система информирования в реальном времени о дорожной обстановке, доступных ИТС услугах и придорожных сервисах, парковках.
- Система информирования пассажиров о маршрутах движения на различных видах транспорта.

Конечным результатом проекта станет разработка операционной модели долгосрочного развития и сервисной концепции предоставления «полного комплекса услуг» в рамках интеллектуального транспортного коридора Санкт-Петербург - Рига, плана мероприятий и дорожной карты его создания в целях обеспечения бесперебойных автодорожных и железнодорожных транспортных связей. При этом бизнес и население двух стран как пользователи транспортного коридора в режиме реального времени смогут воспользоваться всей необходимой во время поездок информацией и интеллектуальными услугами, связанными с работой различных видов транспорта и пограничных пунктов пропуска. Разрабатываемые интеллектуальные услуги повысят безопасность дорожного движения, увеличат пропускную способность транспортной инфраструктуры, будут способствовать росту производительности транспортной системы и снизят негативное воздействие транспорта на окружающую среду.



# КОНТАКТЫ

## Основные направления деятельности ГК «Транспортная интеграция»:

- разработка стратегий и концепций развития транспортного комплекса и дорожного хозяйства Российской Федерации, федеральных округов, субъектов РФ и городов;
- разработка федеральных, региональных и городских программ развития транспортного комплекса и дорожного хозяйства;
- разработка бизнес-планов и обоснований инвестиций в строительство и реконструкцию объектов транспортной инфраструктуры;
- разработка полного пакета документов для реализации проектов развития транспортной инфраструктуры на основе моделей государственно-частного партнерства;
- разработка нормативной, технико-экономической документации и программных продуктов по управлению транспортным комплексом и дорожным хозяйством с использованием ГИС-технологий;
- разработка комплексных транспортных схем городов, программ развития внешних, городских и пригородных видов транспорта, улично-дорожной сети, совершенствования организации и повышения безопасности движения;
- организация, экономика и планирование на транспорте;
- аудит производственной и финансовой деятельности предприятий транспортно-дорожного комплекса;
- проведение маркетинговых исследований и разработка бизнес-планов развития транспортных, логистических и складских услуг.



**Воронцова Светлана Джоржевна**  
**Первый вице-президент группы компаний "Транспортная интеграция"**  
раб. тел.: +7 (812) 648 19 72  
факс: +7 (812) 648 19 81  
e-mail: [Vorontsova@ti\\_g.ru](mailto:Vorontsova@ti_g.ru)