

РОЛЬ ГОСУДАРСТВЕННЫХ И МУНИЦИПАЛЬНЫХ ОРГАНОВ ФИНЛЯНДИИ В ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОМ ПАРТНЕРСТВЕ (НА ПРИМЕРЕ ГОРОДА ТУРКУ)



**МИХАИЛ
ВАСИЛЬЕВ,**
Журнал
ЛОГИСТИКА,
Главный
редактор

Статья написана по материалам моей поездки в Финляндию. Пресс-тур для российских журналистов, пишущих о логистике, организовала финская компания FINNFACTS. Целью пресс-тура была презентация транспортного коридора через Южную Финляндию. Время для этого, на мой взгляд, выбрано правильно. В кризис объемы перевозок, перевалок и т.п. существенно сократилось, некоторые компании ушли с рынка. Когда же объемы снова стали расти, обострилась конкурентная борьба за новых и старых (возвращающихся) клиентов. В балтийском регионе основные



Port of Turku, Matti J. Niemi

конкуренты Финляндии — порты Ленинградской области и стран Балтии.

Город Турку был конечным пунктом нашего маршрута. Именно здесь, во время встречи с представителями муниципальных органов власти, обсуждались вопросы государственно-частного партнерства (ГЧП).



Ярко Виртанен

Выступившие на встрече заместитель мэра города Турку Ярко Виртанен, председатель центра развития Томас Любек и представитель LogiCity Юко Турто прошли по всей цепочке ГЧП: государство — муниципалитет — бизнес.

В основе цепочки лежит внутренняя государственная политика. Логистике в ней отводится далеко не последняя роль: она считается одной из мощнейших отраслей финской экономики.

Именно эту сферу государство планирует активно развивать в ближайшие годы.

Политика разработана на базе материалов исследований рынков и прогнозе их развития, предоставленных министерством транспорта и связи Финляндии. Основные моменты, отраженные в этих материалах, таковы:

- акцент мировой торговли направлен на Восток (Китай) и Россию. Движение товарных потоков через Финляндию проходит с запада на восток, в отличие от прежнего направления с севера на юг;
- рост стоимости перерабатывающего производства в Китае и России;
- ЕС направляет товарные потоки по морским и ж/д путям;
- возрастает значение интермодальных перевозок (доставка грузов несколькими видами транспорта).

Исходя из государственных интересов, администрация города Турку определила в своей стратегии те сферы деятельности, которые планируется активно развивать. Это, в частности, формирование морского и логистического кластеров. Детальные исследования инфраструктуры показывают, что регион имеет следующие конкурентные преимущества:

- превосходное логистическое расположение;
- быстрый морской путь через Швецию в Скандинавию и Западную Европу;
- автомагистраль Е-18 из Турку в Санкт-Петербург;
- интерес со стороны Скандинавии к сотрудничеству с Турку в транспортной системе восток-запад;
- Турку — второй конечный пункт Транссибирской ж/д магистрали.

Все это позволяет рассматривать регион в роли плацдарма между Востоком и Западом. В городе Турку можно соединить различные виды транспортных перевозок (интермодальные перевозки). Поэтому рассчитанный на длительный период проект по развитию логистического парка LogiCity был разработан именно здесь.

Территория под логистическую зону выделена в районе городского аэропорта. Основным владельцем земли на территории LogiCity является муниципалитет города Турку, другие собственники — муниципалитет Руско, Авиационное ведомство Финляндии и др.

Интермодальная зона, где объединяются все виды перевозок — морские, ж/д, автомобильные, воздушные — формируется с 2006 года. Всего на ближайшие годы получено разрешение на строительство 1 млн кв.м произ-



Юко Турто

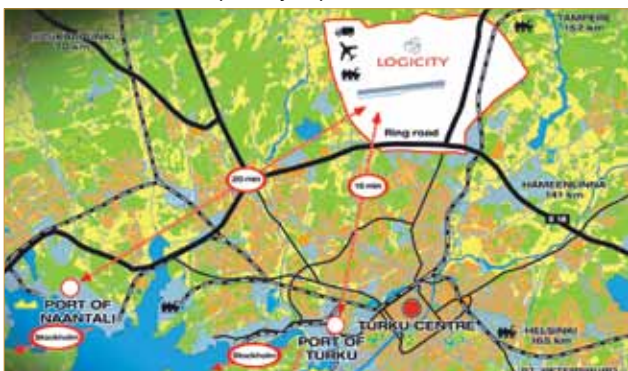
водственных, складских и офисных площадей. Из них спланировано 400 000 кв.м. Первые компании начнут свою деятельность уже во второй половине 2012 года.

Место для LogiCity выбрано более чем удачно. Аэропорт расположен почти в центре зоны. Через нее проходит Транссибирская ж/д магистраль и трасса Е-18. До порта города Турку всего 15 минут езды, до порта Наантали — 20 минут.

На территории запланировано размещение транспортных компаний, распределительных баз, складов, цехов сборочного производства, предприятий оптовой торговли.

Обязанности при формировании зоны распределены следующим образом:

- муниципалитет отвечает за строительство инфраструктуры на территории (дороги, электричество, канализация и т.д.; инвестиции составят 70 млн евро), распределение задач между организациями в процессе размещения компании на территории LogiCity, продажу участков земли либо сдачу их в аренду сроком до 50 лет;
- компания, разместившаяся на территории, отвечает за застройку своих грузовых терминалов, складов, сборочных цехов и т.д. или за работу строительной компании;



- в процессе размещения на территории компаниям помогает Pilot Turku Oy — широкая сеть партнеров-специалистов по различным вопросам размещения (разрешение, подбор персонала и т.д.).

Дальнейшее развитие территории LogiCity будет идти по следующим направлениям:

- развитие сообщения авиаперевозок и привлечение новых операторов;
- развитие зоны обработки ж/д грузов и сообщения с Транссибирской ж/д магистралью;
- увеличение использования технологии RFID (Radio frequency identification), метода идентификации и наблюдения товаров и грузов;
- привлечение новых предприятий со сборочными производствами.

Территория LogiCity создаст узловой пункт международного сообщения авиаперевозок, с которым будут соединяться распределительные базы и система распределения грузов Северной Европы, Скандинавии и Северо-Западной России.

СТАТИСТИЧЕСКАЯ СПРАВКА

(Российско-Финское сотрудничество)

■ Все последние годы торгово-экономические отношения между Россией и Финляндией были весьма плодотворными. За истекшее десятилетие двусторонний товарооборот увеличился более чем в пять раз. Россия находится на первом месте среди стран-партнеров по финскому импорту и на третьем месте по финскому экспорту. Максимальный показатель товарооборота был достигнут в предкризисном 2008 году — 22,4 млрд долл. В 2009 году товарооборот снизился почти в два раза до 13,1 млрд долл., но уже в 2010 году было отмечено увеличение товарооборота на 28%, а за первые пять месяцев 2011 года — еще на 24,3% (7,6 млрд долл.). Подъем торгово-экономических отношений между странами был обеспечен увеличением российского экспорта, который произошел благодаря повышению цен на топливо и энергоносители. Однако российский импорт из Финляндии вырос всего на 16,4%. Одной из причин этого является уменьшение конкурентоспособности финских товаров в России, что вызвано глобализацией мировой экономики, при которой производства переносятся в Китай и Индию.

■ В XXI веке в разы возрос и объем накопленных прямых финских инвестиций в российскую экономику, значительная часть которых направлена в производственный сектор.

■ В России действуют более 600 финских предприятий, на которых работают более 50 000 человек. На российский рынок вышли многие финские высокотехнологичные компании, включая «Нокиа-Сименс Нетворкс». В свою очередь, российская «Объединенная судостроительная корпорация» стала совладельцем судостроительной верфи в Хельсинки. Таким образом, создан весьма перспективный центр совместного проектирования и строительства судов арктического класса.

■ Среди важнейших результатов прошлого года наиболее значительны продление договора аренды Сайменского канала и ввод в строй высокоскоростного поезда «Аллегро» между Хельсинки и Санкт-Петербургом.

■ Растет сотрудничество наших стран в автомобильных грузоперевозках. Так, с 25 июля 2011 года предельный вес грузоперевозок автотранспортом между Россией и Финляндией был увеличен до 40 тонн. Грузовики общим весом более 40 тонн будут требовать дополнительного разрешения на перевозку. При этом для автосоставов разрешается общий вес в 44 тонны, если они транспортируют сорокафутовые ISO-контейнеры и представляют собой трехосевые грузовики с двухосевыми или трехосевыми ведомыми прицепами.

АЛЕКСАНДР РИКОШИНСКИЙ

Агентство Маркет Гайд,

руководитель информационно-аналитического отдела