

чутко воспринимать поступающие социальные инновации и передавать информацию на более высокий уровень управления. При условии грамотного сочетания двух основных типов нововведений в государственной политике российское общество в будущем получит шанс закончить свое формирование как гражданское общество, а также, возможно, станет более однородным по своей структуре.

Литература

1. Вторые Ковалевские чтения / Материалы научно-практической конференции 16–17 ноября 2007 года / отв. редактор Ю.В. Асочаков. СПб. – 2007. – 822 С.
2. Лобанов В.В. Государственное управление и общественная политика: Учебное пособие. – СПб.: Питер. – 2004. – 448 С.
3. Пугачев В.П. Руководство персоналом: Учебник / В.П. Пугачев. – М.: Аспект Пресс. – 2006. – 416 С.

Соболев Вячеслав

аспирант

Институт экономики КарНЦ РАН

ПОРТЫ РЕСПУБЛИКИ КАРЕЛИЯ В АКВАТОРИИ БЕЛОГО МОРЯ, КАК ФАКТОР ЭФФЕКТИВНОСТИ РЕГИОНА

Водный транспорт, в расчете на тонну перевезенного груза является наиболее дешевым способом доставки для грузов весом более 100 т при рейсах протяженностью более 240 км⁶⁴. Однако, необходимо наличие специализированных терминалов. Поэтому регион, обладающий доступом к морским портам, позволяющим отправлять грузы в любые точки земного шара, безусловно, обладает хорошими перспективами. А учитывая, что порт Кемь и порт Беломорск практически незамерзающие, можно говорить о том, эти порты Карелии на Белом море являются фактором эффективности нашего региона.

Целью данной статьи является оценка возможностей и предпосылок повышения эффективности региона через использование фактора наличия незамерзающих портов в Белом море и связанного с ними Беломоро-Балтийского канала.

Экономическая эффективность от строительства портов, т.е. использования данного фактора, определяется по двум взаимозависимым направлениям – как фактор эффективности региона и как фактор эффективности

⁶⁴ http://www.avtomotoklub.com/transport12_2.html

фирмы. Как фактор эффективности региона, это, в первую очередь, рост инвестиционной привлекательности, приток инвестиционного капитала и стимул развития производства через развитие транспортной инфраструктуры, т.е. создания условий для эффективной работы фирмы. Общественная (народно-хозяйственная) эффективность, учитывающая сопутствующий производственный и социально-экономический эффекты в смежных отраслях народного хозяйства и социальной сфере, а именно, создание новых предприятий ориентированных на удовлетворение потребностей порта. Бюджетная эффективность, поскольку порт является источником налоговых поступлений в бюджеты всех уровней. Социальная эффективность, ведь строительство, а в дальнейшем обслуживание грузопотока и инфраструктуры порта ведет к созданию новых рабочих мест, к появлению нового источника социальных инициатив, спонсора.

Фактор эффективности фирмы, это, в первую очередь, коммерческая эффективность фирм, работающих в регионе, позволяющая повысить собственную эффективность путем сокращения транспортных расходов, а также расходов на погрузочно-разгрузочные работы, т.е. снизить транспортную составляющую в стоимости товара. Фактор производственной эффективности, позволяющий исключить ограничения объемов производства, обусловленные ограниченной пропускной способностью транспортной инфраструктуры. Фактор расширения географии поставок за счет снижения транспортной составляющей стоимости товара по сравнению с доставкой другими видами транспорта.

На сегодняшний день причалы Беломорского порта для проведения погрузочно-разгрузочных работ не используются. При этом новый порт может быть создан на базе бывшего Угольного причала и территории Рыбного порта, поскольку обладает параметрами, позволяющими ему стать глубоководным морским торговым портом. Он может быть оборудован современным комплексом для перевалки угля в объеме до 4 млн. тонн в год с возможностью последующего увеличения общего объема ежегодно обрабатываемых грузов до 15 млн. тонн.⁶⁵ Доставка грузов в порт и из него возможна не только по железной и автомобильным дорогам, но и с использованием мощностей Беломор-балтийского канала.

По своим параметрам морской глубоководный порт будет способен принимать суда дедвейтом до 30 000 тонн (а в перспективе и до 70 000 тонн), что позволит обеспечить кратчайшие выходы регионов Урала, Сибири, Казахстана, Средней Азии и Китая, в Европу и обратно. Перспективность строительства нового глубоководного порта связана с

⁶⁵ Проект ЗАО «Беломорский порт» по созданию морского торгового порта в г. Беломорск

созданием транспортных коридоров «Север-Юг», «Северо-запад-Урал-Китай» и потребности в увеличении перевозки грузов по Северному морскому пути.⁶⁶

Возможная форма реализации проекта – государственно-частное партнерство с привлечением средств Инвестиционного фонда Правительства РФ. Именно на средства Инвестиционного фонда Правительства РФ возможно проведение дноуглубительных работ, поскольку морское дно принадлежит государству.

Порт Кемь является действующим. Он находится в Южной части острова Попов. Причал расположен на территории Кемского лесоперерабатывающего завода. Глубины позволяют принимать суда дедвейтом до 4 000 тонн, но после проведения мероприятий по понижению уровня дна до 7 000 тонн.

Большая и свободная территория завода может быть использована для строительства портовой инфраструктуры. К причалу подходит автомобильная дорога, обеспечивающая двустороннее движение. А также железнодорожная ветка, способная принимать под погрузку вагонов все виды железнодорожных вагонов. Потенциальный грузопоток порта может быть оценен в 600 000 тонн.

Основные маршруты и страны-пункты назначения, на которых порт Кемь и порт Беломорск являются более конкурентными, то есть ожидаемая стоимость перевозок⁶⁷ по этим маршрутам через эти порты предположительно ниже, чем традиционно установившиеся:

- Германия,
- Великобритания,
- США и страны северной и южной Америки,
- Норвегия,
- Страны Африки,
- Швеция,
- Франция,
- Испания
- Другие

⁶⁶ ПОСТАНОВЛЕНИЕ от 5 декабря 2001 г. № 848 «О ФЕДЕРАЛЬНОЙ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММЕ «МОДЕРНИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИИ (2002 – 2010 ГОДЫ)» (целевая программа утверждена Постановлением Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001г. N 848 (в редакции Постановления Правительства Российской Федерации от 20 мая 2008 г. N 377)

⁶⁷ При сравнительной экспертной оценке конкурентоспособности основным фактором являлась дальность перевозки и число перегрузок с одного вида транспорта на другой.

Источником информации по экспорту-импорту Республики Карелия и других областей являются данные Северо-западного таможенного управления на 2004 год.⁶⁸

Данные порты могут быть использованы, либо уже используются для погрузки-разгрузки пиломатериалов, бумаги, картона, балансов, щепы, щебня, алюминия и различной алюминиевой продукции, нефти, угля и генеральных грузов. В таблице 1 приведены данные о объемах экспорта товаров из республики Карелия в 2004 году, таким образом объем экспорта составил более 1 200 000 тонн грузов и год от года объем экспорта только увеличивается. Помимо всего прочего увеличение грузопотока ведет к перегруженности транспортных путей – автомагистралей, железнодорожных транспортных узлов и т.д. Как следует из таблицы основными странами в которые экспортировались грузы были Германия, Великобритания и Норвегия.

Таблица 1.

Объемы экспорта товаров из Республики Карелия в 2004 году, (тонн)⁶⁹

	Руды, шлак и зола	Прочие химические продукты	Древесина и изделия из нее	Бумажная масса из древесины, макулатура	Бумага и картон, изделия	Алюминий и изделия из него	Всего
Аргентина	–	–	–	–	1980	–	1980
Бельгия	–	–	28971	–	–	–	28971
Великобритания	–	–	95902	23	53167	–	149092
Германия	539258	20	16132	8795	60321	–	624526
Египет	–	–	16839	238	25610	–	42687
Испания	–	10070	4159	–	548	–	14777
Италия	–	–	–	–	17721	–	17721
Канада	–	–	208	–	–	–	208
Кения	–	–	–	–	1393	–	1393
Корея	–	–	–	12678	–	–	12678
Куба	–	–	–	–	3149	–	3149
Нидерланды	–	–	12353	–	947	44709	58009
Норвегия	103197	–	21703	–	–	–	124900
США	–	–	33403	–	–	–	33403
Тайвань	–	–	–	213	20557	–	20770
Тунис	–	–	–	–	2241	–	2241
Франция	–	–	13061	–	8436	–	21497
Швейцария	–	–	–	–	–	30002	30002
Япония	–	–	2933	–	–	–	2933
Шри-Ланка	–	–	–	–	9424	–	9424
Всего	642455	10090	245664	21947	205494	74711	1200361

⁶⁸ Шишкин А.А. Научно-исследовательская работа «Обоснование строительства (модернизации) порта г.Кемь».

⁶⁹ Шишкин А.А. Научно-исследовательская работа «Обоснование строительства (модернизации) порта г.Кемь».

Примечание: Прочерк в таблице обозначает, что отгрузка продукции в данную страну не производилась.

Данные порты являются более дешевой альтернативой порту Мурманск, поскольку сокращают расстояние перемещения груза по железной дороге на 600 км, т.е. грузоотправитель сокращает расходы за счет использования более дешевого водного транспорта, а не железнодорожного. Кроме того, данные порты дают возможность разгрузить перегруженные порты Мурманска.

Таким образом, можно с большой долей вероятности говорить, что развитие портов Карелии на Белом море будет способствовать социально-экономическому развитию, росту инвестиционной привлекательности региона.

С целью максимально полного использования возможностей региона необходимо непрерывно поэтапно развивать и использовать имеющиеся ресурсы. Географический ресурс – тот, которым Карелию наградила природа. Изучая и надлежащим образом используя полученные результаты можно успешно развивать экономику республики.

Литература

1. Постановление от 5 декабря 2001 г. № 848 «о федеральной целевой программе «модернизация транспортной системы России (2002 – 2010 годы)» (целевая программа утверждена постановлением правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001 г. N 848 (в редакции постановления правительства Российской Федерации от 20 мая 2008 г. N 377);
2. *Шишкин А.А.* Научно-исследовательская работа «Обоснование строительства (модернизации) порта г.Кемь».
3. Проект ЗАО «Беломорский порт» по созданию морского торгового порта в г. Беломорск
4. Errol Meidinger, Maria Tysiachniouk. Using Forest Certification to Strengthen Rural Communities: Cases from Northwest Russia // Buffalo Legal Studies Research Paper Series (Paper No/ 2006–011) 38–50.
5. http://www.avtomotoklub.com/transport12_2.html

Степанова Светлана

Кандидат экономических наук

СТАНОВЛЕНИЕ И РАЗВИТИЕ ТУРИСТСКОГО БИЗНЕСА В РОССИИ

Возникновение и функционирование первых в России туристских организаций относится ко второй половине XIX в. В настоящее время среди исследователей нет единой точки зрения на точную дату становления российского туризма.