Baltic Sea Region
INTERREG III B

СОФИНАНСИРУЕТСЯ ЕВРОПЕЙСКИМ СОЮЗОМ

RU

# ОБЩАЯ СТРАТЕГИЯ ПРОСТРАНСТВЕННОГО РАЗВИТИЯ 2007-2027

## ЛАТГАЛЬСКИЙ РЕГИОН

## ВИДЗЕМСКИЙ РЕГИОН

## ПСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

## ЛЕНИНГРАДСКАЯ ОБЛАСТЬ

# РЕЗЮМЕ

LATGALES REGIONA ATTĪSTĪBAS AGENTŪRA

Декабрь 2007 года

**Брошюра подготовлена Агентством развития Латгальского региона при финансовой поддержке Европейского Союза в рамках INTERREG III A проекта NIV-093 „Новые зоны пространственного развития для приграничных регионов Латвии и России" / Remote Access. Получатель несет полную ответственность за содержание этого документа. Содержание документа не может быть оценено как мнение Европейского Союза.**

# СОДЕРЖАНИЕ


| | | |
|---|---|---|
| 1. | Предисловие | 4 |
| 2. | Характеристика территории проекта | 5 |
| 3. | SWOT – анализ регионов проекта | 10 |
| 4. | Транспорт и логистика в регионе проекта | 11 |
| 5. | Общая статегия пространственного развития | 22 |
| 6. | Системы планирования в Латвии | 24 |


**Декабрь 2007 года**

# 1 ПРЕДИСЛОВИЕ

Общая стратегия пространственного развития (СПР) Латгальского и Видземского регионов, Псковской и Ленинградской областей разработана в рамках INTERREG III A (северный приоритет) проекта NIV-093 „Новые зоны пространственного развития для приграничных регионов Латвии и России" / Remote Access. Стратегию разработали партнеры проекта **Агентство развития Латгальского региона, Агентство развития Видземе, Администрация Псковской области, ОАО «Регион Экспо»** (которая представляет своего учредителя, администрацию Ленинградской области), **Северо-Западный информационно-аналитический центр транспорта и логистики «Айлот»**. Консультационная фирма Grupa93 обеспечила методологическую поддержку и управление процессом разработки стратегии.

Целью СПР является создать единую платформу для развития приграничных регионов на протяжении следующих 20 лет. Главной идеей, обосновывающей создание такого документа, было объединить географические границы существующих стратегий регионов и прийти к соглашению об общих, новаторских действиях по активизации развития по обеим сторонам границы.

В документе описаны совместные возможности, которые можно реализовать в процессе сотрудничества. Прямые целевые группы СПР — жители территории, заинтересованные лица регионального и государственного уровней (представители различных отраслей, общественные организации, органы государственного и местного управления).

Время всеобъемлющих стратегий, которые детально описывают каждое мероприятие, прошло. 21-й век определяет необходимость новых подходов для использования возможностей развития. Поэтому СПР является рамочным документом, показывающим путь для создания приграничных взаимоотношений между Латвией и Россией, путем создания единой зоны развития.

Стратегия основана на богатом опыте планирования и очень прямо определяет три приоритета: **развитие транспортно-логистического комплекса, полицентрическое развитие городов и создание социальных связей.** Выбор этих приоритетов обосновывается результатами исследований (о возможном развитии транспортно-логистического комплекса), исследования лучшего Европейского опыта и применение этих результатов к территории проекта (полицентрическое развитие), а также выводами, сделанными рабочей группой в ходе разработки стратегии (укрепление социальных связей).

В общем стратегия отражает самую важную задачу, которую надо выполнить вовлеченным регионам — обеспечить активность, творчество, сотрудничество, и создание совместных проектов для городов, органов власти и людей на приграничной территории.

Опыт других зон развития позволяет сделать вывод, что нет универсального рецепта, который мог бы быть использован в этой ситуации. Две гигантские экономические зоны (ЕС и Россия) и две разные законодательные среды осложняют реализацию планов сотрудничества напрямую. Необходима динамика взаимоотношений на всех уровнях сотрудничества.

В течение первых шести лет необходимо достичь изменений в вопросах политики развития, создать новую культуру политического сотрудничества — больше горизонтальных и равноценных отношений, более тесный процесс повседневного сотрудничества, который дает возможность создавать новые знания, интегрировать различные концепции и сценарии — обеспечивая "добавленную стоимость" для территории и особую/отличающуюся позицию среди других территорий (образцовая территория для приграничного сотрудничества ЕС и России).

**Марис Бозовичс,**
**Директор Агенства развития Латгальского региона**

# ХАРАКТЕРИСТИКА ТЕРРИТОРИИ ПРОЕКТА

# 2

Территория проекта включает Латгальский и Видземский регионы, Псковскую и Ленинградскую области, а также Санкт-Петербург. На этой территории находится граница между Россией и Латвией и, соответственно, Европейского Союза. Протяженность российско-латвийской границы – 275 км. Общая площадь территории проекта - 171 618 км$^2$, население - 7 551 903 человек.

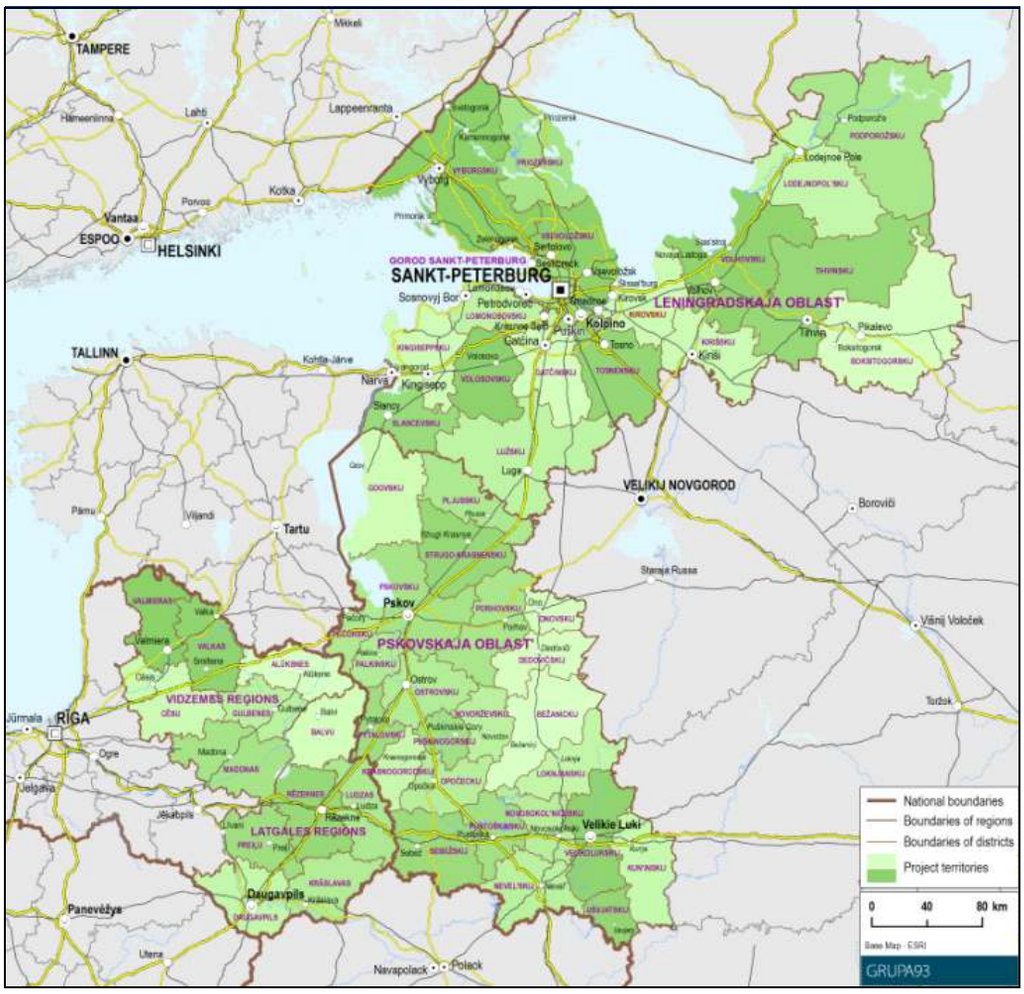


*Рис. 1. Территория проекта Remote Access*

**Таблица 1: Описание региона проекта**

| Регион | Площадь | Население | ВВП (тыс. евро, 2005 г.) |
|---|---|---|---|
| Латгале | 14547 | 359762 | 987800 |
| Видземе | 15257 | 243039 | 805583 |
| **Латвийская сторона** | **29 804** | **602 801** | **1 793 383** |
| **%** | **17,37** | **7,98** | **6,38** |
| Псковская область | 55300 | 724594 | 1170209 |
| Ленинградская область | 85908 | 1643888 | 6059763 |
| Санкт-Петербург | 606 | 4580620 | 19083011 |
| **Российская сторона** | **141 814** | **6 949 102** | **26 312 983** |

# 2 ХАРАКТЕРИСТИКА ТЕРРИТОРИИ ПРОЕКТА

## ЛАТГАЛЬСКИЙ РЕГИОН

Регион Латгале расположен в юго-восточной части Латвии и имеет протяженную внешнюю границу с Россией (214 км), Беларусью (161 км) и Литвой (91,5 км). Географическое положение региона имеет большое стратегическое значение по отношению к российскому и центральноевропейским рынкам. Регион пересекают транспортные маршруты международного значения, обеспечивая доступ к соседним странам. Это **Латвийский «озерный край»** - регион имеет самую высокую концентрацию озер в Латвии, и поэтому его называют «Краем голубых озер» (800 озер размером более 1 га). Сельскохозяйственные земли составляют 44% от общей территории региона. 18% региона покрыто лесами, в основном сосновыми и еловыми. Болота и топи занимают 5% территории. Основными полезными ископаемыми в регионе являются доломит, песок, гравий и торф. Латгальский регион характеризуется большим разнообразием природных и климатических условий, что отличает его от других регионов Латвии. Здесь типичный континентальный климат с более суровыми зимами и более толстым снежным покровом.

### Население

В настоящее время население Латгальского региона составляет 360 тысяч человек, 53% из которых – женщины. 42% населения живет в сельской местности, а 58% - в городах, причем более двух третей городского населения сосредоточено в Даугавпилсе и Резекне.

В Латгалии достаточно остро стоит проблема стареющего населения. 22% населения составляют лица старше трудоспособного возраста, 64% - лица трудоспособного возраста, а 14% населения еще не достигли трудоспособного возраста.

Население региона сокращается как вследствие естественной убыли, так и по причине миграции; это характерно и для обоих крупных городов. За период с 1990 г. уровень рождаемости в регионе снизился почти наполовину. В 2005 г. на 1000 человек приходилось 7,7 родившихся и 17,5 умерших, что означало естественную убыль -9,8 на 1000 человек, причем этот показатель был в два раза выше, чем в среднем по Латвии. Долгосрочная эмиграция превысила иммиграцию на 13%. Латгалия страдает от оттока специалистов в Ригу и другие регионы Латвии или даже за границу. Основными причинами этого является недостаток рабочих мест и низкая заработная плата.

В Латгалии сложилась довольно необычная ситуация в отношении этнического состава населения – этнические латыши находятся в меньшинстве. В начале 2006 г. 43,9% населения составляли латыши, 39,7% - русские, 7,2% - поляки и 5,6% - белорусы. Процент поляков и белорусов является самым высоким в стране. Латгалия отличается от других регионов страны низкой экономической активностью населения. Одной из характерных особенностей Латгальского региона является традиционно низкий уровень зарплаты работающих – один из самых низких в Латвии. В 2006 г. средняя зарплата до вычета налогов в Латгалии составляла 71% от средней зарплаты по стране.

### Экономика

Промышленному производству и торговле принадлежат самые большие доли в структуре валовой добавленной стоимости Латгальского региона. За ними следуют сельское хозяйство и услуги транспорта и связи. Инфраструктура региона недостаточно развита в том, что касается социального обеспечения и услуг. Кроме того, рельеф и бедные почвы сдерживают развитие сельскохозяйственного производства.

Количество экономически активных статистических единиц в рыночном секторе (самозанятые лица, индивидуальные предприниматели, коммерческие предприниматели, фермерские и рыбоводческие хозяйства) в последние годы постепенно увеличивается и составляет 40 единиц на 1000 жителей Латгальского региона. Тем не менее, если оценивать их по размеру, 93% составляют микропредприятия (до 9 работников).

В Латгальском регионе самое большое количество фермерских хозяйств – в два раза больше, чем в любом другом регионе Латвии, или 34% от общего числа фермерских хозяйств в стране. Средний размер этих хозяйств является самым маленьким среди регионов – 17 га, в то время как в среднем по стране этот показатель составляет 23 га.

Резекне и Даугавпилс являются крупными железнодорожными и автодорожными узлами, расположенными на пересечении транспортных коридоров, что позволило этим городам развиваться как экономические центры. Железнодорожные станции в Резекне и Даугавпилсе обслуживают пассажирские и грузовые поезда внутреннего и международного сообщения.

В 2006 г. всего 26% семей в Латгалии имели персональный компьютер, и 24% (половина от среднего показателя по стране) имели доступ к Интернету. Это самые низкие показатели во всей Латвии - в два раза ниже среднего уровня. Ситуация на предприятиях была значительно лучше: почти половина из них (48%; средний показатель по стране - 59%) имела персональный компьютер и 32% (в среднем по стране - 46%) – доступ к Интернету, При этом собственная веб-страница была всего у 6,4% предприятий (в среднем по стране - 15%).

Экологическая ситуация в регионе в целом является хорошей, и сеть охраняемых территорий обеспечивает сохранение природных ресурсов, особенно биологического разнообразия в регионе. Латгальские заповедные территории общей площадью 1886,2 км$^2$ включают часть заповедника «Тейчи» и многие другие природные объекты, представляющие собой большой интерес.

## ВИДЗЕМСКИЙ РЕГИОН

Регион Видземе расположен в северо-восточной части Латвии. Он граничит с Эстонией на севере и Российской Федерацией на востоке. В регионе нет крупных городов или четко выраженных центров развития. Два самых больших города по численности населения – это Валмиера (27,5 тыс.) и Цесис (18,3 тыс.), население других городов не превышает 10 тысяч человек. Видземе является самым большим регионом Латвии. Его территория составляет 15 257 км², или 23,6% от общей территории страны. Более трети всех лесных ресурсов страны сосредоточены в Видземе, лесные массивы занимают 38% территории региона. Около 21% сельскохозяйственных земель страны находится в Видземе. Сельскохозяйственные земли составляют немногим более половины (52%) территории региона, болота занимают 4%, а поверхностные воды - 3%.

Торф и топливная древесина являются важными местными энергетическими ресурсами. Кроме того, здесь находятся разведанные месторождения полезных ископаемых и запасы сырья для строительных материалов (глина, кварцевый песок, торф, гравий, сапропель, доломит). Для Видземе, особенно в более возвышенной его части, характерны ранние морозы осенью, сравнительно долгие зимы, поздняя оттепель весной и большое количество осадков. Холмистый рельеф приводит к значительному разнообразию местных климатических условий.

### Население

В настоящее время население Видземского региона составляет 240 тыс. человек, 53% из которых – женщины. Население по территории региона распределено неравномерно: на долю двух районов – Цесисского и Валмиерского – приходится 48% населения региона. Видземе является единственным регионом, где более половины населения – 56% - проживает в сельской местности. Городское население составляет соответственно 44% от общего числа жителей.

Как и в остальных регионах Латвии, в Видземском регионе наблюдается старение населения. 21% населения региона составляют лица пенсионного возраста, 64% - лица трудоспособного возраста и 15% - лица, не достигшие трудоспособного возраста. Видземский регион имеет самый высокий процент этнических латышей. В начале 2007 г. 85% населения региона составляли этнические латыши, а доля русского населения была равна 10,2%.

### Экономическая активность

В последние годы уровень экономической активности и занятости в Видземском регионе был относительно высоким (доля экономически активных лиц в возрастной группе от 15 до 64 лет составляет 67,5%). Самые крупные города – Цесис и Валмиера, а также Валка - являются наиболее экономически активными местами в регионе. В последние несколько лет официальный уровень безработицы, а также процент ищущих работу, в регионе был достаточно низким: 6-7%. Наряду с этим наблюдается значительный отток квалифицированной рабочей силы в районные центры и столицу.

В 2006 г. средняя заработная плата до вычета налогов в Видземе составляла 78% от средней зарплаты по стране. По этому показателю Видземе занимает предпоследнее место среди регионов страны как в государственном, так и в частном секторе. В сельских районах Видземе, так же как и в других регионах, возможности занятости весьма ограничены, что приводит к социальной депривации, так как для многих жителей единственным доходом является пенсия пожилых членов семьи и детские пособия.

Вклад Видземского региона в общую добавленную стоимость в стране в 2004 г. составил всего 6,4% - самая низкая цифра среди регионов, указывающая на то, что экономическая деятельность в регионе сосредоточена в менее производительных секторах. Что касается региональной добавленной стоимости, на долю промышленного производства, включая энергетику, приходилось 27% от общей добавленной стоимости. Далее шли оптовая и розничная торговля, а также сельское хозяйства, охота, лесное хозяйство и рыбная ловля – по 15 %. На долю строительства приходилось всего 4% от общей добавленной стоимости. ВВП на душу населения составлял 60% от среднего показателя по стране.

Основными отраслями промышленности в регионе является производство изделий из древесины, текстильных изделий и продуктов питания. В деревообрабатывающем секторе работает большое количество мелких предприятий, которые не прошли модернизацию и поэтому производят продукцию с низкой добавленной стоимостью.

Несмотря на некоторые естественные препятствия для землепользования, такие как менее плодородная почва, эрозия почв, холмистый рельеф и небольшие поля, земельные ресурсы, тем не менее, являются вполне достаточными. В 2005 г. в Видземском регионе находилось 19% фермерских хозяйств страны. Что касается размера фермерских хозяйств, в среднем он составляет 28,4 га, и это является самым высоким показателем в стране. В последние годы в регионе получили развитие такие нетрадиционные отрасли сельского хозяйства, как биологическое сельское хозяйство, выращивание целебных трав, разведение страусов и т.д. В регионе созданы хорошие условия для приема туристов и существует традиция оказания туристических услуг.

Так же, как и в остальных частях Латвии, дорожная инфраструктура в Видземе более или менее обеспечена и поддерживается в приемлемом состоянии в направлении столицы, а передвижение внутри региона затруднено вследствие недостатка дорог и их критического состояния, особенно в зимний период. Регион имеет один из самых низких показателей в отношении железнодорожной сети - 3 км на 100 км$^2$. За последние 10 лет были закрыты несколько железнодорожных линий. Узкоколейная железнодорожная линия (ширина колеи - 750 мм) Гулбене – Алуксне была построена в 1903 г. Это единственная действующая узкоколейная линия в странах Балтии протяженностью 32,8 км, обеспечивающая пассажирские перевозки между двумя районными центрами. Несмотря на экономическую

невыгодность пассажирских перевозок, было решено обслуживать и эксплуатировать эту линию, чтобы сохранить ее, как имеющую историческую ценность.

Так же, как и в других регионах, использование информационно-коммуникационной технологии весьма ограничено из-за проблем физического доступа и стомости не только в сельских районах, но также и в отдаленных районных центрах. Доступ к Интернету есть во всех районных центрах. В 2006 г. 41% семей (что равно среднему показателю по стране) в Видземе имели персональный компьютер, а 37% семей – доступ к Интернету (средний показатель в стране – 53%). В отношении предприятий наблюдалась похожая ситуация: более половины из них - 54%, что приближается к среднему показателю по стране, имели персональный компьютер, и 37% (в среднем по стране - 46%) имели доступ к Интернету. Только 5% (в среднем по стране - 15%) предприятий имели собственную веб-страницу.

Видземский регион богат особо охраняемыми природными территориями (ООПТ), что подразумевает определенные ограничения для предпринимательской деятельности, в частности для производства. ООПТ занимают 43% территории региона и составляют почти половину всех ООПТ в Латвии. Большую часть ООПТ в Видземе охватывает Национальный парк Гауя, самый старый из подобных природных парков в Латвии. Также частью ООПТ является Заповедник биосферы Северной Видземе.

## ЛЕНИНГРАДСКАЯ ОБЛАСТЬ

Ленинградская область расположена в Северо-Западном регионе России. На территории Ленинградской области находится государственная граница РФ с Финляндией и Эстонией. Область также граничит с пятью субъектами РФ: Новгородской, Псковской и Вологодской областями, Республикой Карелия и Санкт-Петербургом. Территория области составляет 85 908,8 кв. км, причем значительную часть ее занимают низменности и низменные равнины. На территории Ленинградской области находится 1800 озер, самым большим из которых и одновременно самым большим в Европе является Ладожское озеро (18 135 кв. км). Общая протяженность всех рек Ленинградской области составляет около 50 тысяч км. Самыми большими реками являются Нева, Свирь, Волхов и Вуокса. 55,5% территории области покрыто лесами. Полезные ископаемые: бокситы, глина, фосфориты, сланцы, гранит, известняк, песок.

На 1 сентября 2007 г. в Ленинградской области проживали 1634,6 тысяч человек, включая: городское население – 1085,0 тыс. человек и сельское население – 549,6 тыс. человек. Согласно данным последней переписи населения, на территории Ленинградской области живут представители более 80 национальностей. Русские составляют основную часть населения – 90,8%, за ними следуют украинцы – 3,0%, белорусы – 2,0%, финны – 0,7%, татары – 0,5%, вепсы – 0,3%. 2,7 % жителей области составляют цыгане, евреи, карельцы, чуваши, эстонцы, поляки, азербайджанцы и узбеки.

Являясь самостоятельным субъектом Российской Федерации, Ленинградская область включает 17 муниципальных районов и 1 городской округ – Сосновый Бор. Эти районы состоят из 204 сельских и городских муниципальных образований. Всего в области 31 город и 34 поселка городского типа.

### Автомагистрали

Протяженность дорог с твердым покрытием составляет 13,4 тыс. км, плотность сети дорог общего пользования с твердым покрытием - 123 км на 1 тысячу км$^2$ территории. Сеть автомагистралей в регионе включает 7 федеральных и 6 региональных автотрасс. Автомагистрали «Скандинавия» Е-18, «Россия» Е-105, «Нарва» Е-20, Санкт-Петербург - Псков Е-95 и «Кола» являются частью европейской сети автомагистралей, а «Россия» и «Скандинавия» являются частью интермодального коридора.

Общая протяженность эксплуатируемых железных дорог в регионе составляет 2,4 тыс. км, из которых 1,5 тыс. км электрифицированы. Плотность железных дорог в регионе составляет 33,4 км на 1000 кв. км территории (5 место по этому показателю в РФ). Основные железнодорожные узлы региона - Тосно, Гатчина, Мга, Волховстрой, Тихвин, Выборг, Лодейное Поле, Свирь, Веймарн. В регионе действуют 3 пограничных железнодорожных перехода: Бусловская – Лужайка, Светогорск (российско-финская граница) и Ивангород – Сала (российско-эстонская граница).

Общая протяженность водных путей, проходящих по территории региона, составляет 1863 км, плотность водных путей – 22 км на 1 тыс. км$^2$.

### Водный транспорт

Основными водными транспортными путями в регионе являются участок Волго-Балтийского водного пути, канал Саймаа, реки Луга и Волхов. Главные речные порты региона – Ленинградский и Подпорожский.

Инфраструктура морского транспортно-технологического комплекса Ленинградской области на начало 2007 г. включала 4 морских торговых порта: Приморск, Усть-Луга, Высоцк и Выборг.

В настоящее время предприятия и население области пользуются услугами Санкт-Петербургского аэропорта «Пулково». Кроме того, на территории региона есть три альтернативных аэропорта – в Выборгском и Лодейнопольском районах, а также в городе Тихвине.

Промышленное производство считается главным направлением экономического развития Ленинградской области, а также основным источником пополнения областного бюджета. В 2006 г. в промышленности были заняты 159,2 тысячи человек, или 29% от общего числа занятых в экономике области. Промышленный комплекс Ленинградской области представлен тремя основными направлениями деятельности: разработка месторождений/добыча полезных ископаемых и добыча

природных строительных материалов открытым способом (керамические и огнеупорные глины, известняк, доломит, щебень, песок и гравий), обрабатывающая промышленность и производство/ распределение электроэнергии, газа и воды.

Быстрое развитие промышленного сектора экономики, растущая транспортная инфраструктура, развитие сектора туризма и активного отдыха оказывает антропогенное давление на природную среду Ленинградской области. По суммарному показателю антропогенного воздействия на природно-техногенные среды санитарная и экологическая ситуация в области оценивается, как достаточно стабильная и умеренно напряженная.

## ПСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

Псковская область занимает территорию 55,3 тыс. км$^2$. Более одной трети территории покрыто лесами, 16% занимают низменности, 14 % - болота. В регионе свыше 3700 озер, самое большое из которых - Чудско-Псковское озеро. В озеро впадает более 30 рек, и из него вытекает река Нарва. Все реки относятся к бассейну Балтийского моря. Самая длинная река – река Великая (430 км).

В административном отношении регион разделен на 24 района, 9 из которых прилегают к границе, и включает 14 больших и малых городов, два из которых являются относительно крупными экономическими центрами: Псков (202,7 тыс. человек, согласно данным переписи 2002 г.) и Великие Луки (104,9 тыс. человек, согласно данным переписи 2002 г.). В регионе проживают 747,3 тыс. человек.

Основными природными ресурсами региона являются древесина, торф и сырье, используемое для строительной отрасли (керамическая глина, известняк, гипс, формовочный песок, песок для производства стекла, нерудные строительные материалы).

Основу региональной экономики составляют промышленность (19,5%), сельское хозяйство (12%), торговля и общественное питание (20,5 %),транспорт и связь (16,5%).

Промышленность Псковской области представлена 13 отраслями, объединяющими около двух тысяч предприятий и производств, и дает 18,5% валового регионального продукта (в 2003 г.). Промышленные мощности региона в основном сосредоточены в Пскове и Великих Луках, а также в Дедовичском районе.
Основной объем промышленного производства области приходится на долю машиностроения и металлообработки, пищевой промышленности и электроэнергетики. В машиностроении около 40% составляет электротехническая промышленность.

В области хорошо развита транспортная инфраструктура. Общая протяженность железных дорог составляет 1100 км, автомобильных дорог с твердым покрытием – 9900 км. В Псковской области уделяется особое внимание дальнейшему развитию транспортной инфраструктуры, что предполагает модернизацию существующей инфраструктуры и строительство новой. Это вызвано тем, что через регион проходит 10% российских грузовых потоков.

На территории Псковской области существует развитая железнодорожная сеть (общая протяженность железнодорожных путей составляет 1055 км), 112 железнодорожных станций (из них 4 крупных узловых: Псков, Великие Луки, Дно, Новосокольники), 5 пограничных переходов (1 с Эстонией, 2 с Латвией и 2 с Беларусью).
Псковский аэропорт является международным аэропортом 4-го класса, оборудованным для обслуживания внутренних и международных рейсов. низких в Латвии. В 2006 ã. ñредняя çарплата äо âычета íалогов â Ёатгалии ñоставляла 71% îт средней зарплаты по стране.

# 3 SWOT-АНАЛИЗ РЕГИОНОВ ПРОЕКТА

## СИЛЬНЫЕ СТОРОНЫ

- **Культурное** разнообразие, общие исторические корни; общий язык – русский – на котором может говорить большинство населения (30+ лет);
- Благоприятное **географическое** расположение с хорошим автомобильным и железнодорожным сообщением, на пересечении стратегических транспортных коридоров международного значения и транзитных маршрутов;
- Диверсифицированные **промышленные** мощности с высокой инновационной составляющей (прежде всего, в Санкт-Петербурге); Промышленные мощности в двух самых крупных городах Латгалии – Даугавпилсе и Резекне;
- Существующие **транзитные** потоки через железнодорожную и автодорожную инфраструктуру;
- Самый большой **культурно**-туристический центр России (Санкт-Петербург, Старая Ладога, Псков и т.д.); Латгалия является популярным направлением среди латвийских и зарубежных туристов;
- Развитое **сельское хозяйство** и лесная промышленность (в основном в Видземе);
- Хорошо развития **первичная** инфраструктура (электро-, водо- и газоснабжение);
- Существование **учебных** заведений в регионе (университеты и профессиональные учебные заведения);
- Чистая и разнообразная природная **среда** и большое биологическое и ландшафтное разнообразие, как основа для развития экологически чистого туризма в сельских районах;
- Важный транспортно-технологический центр РФ, включающий: самые большие морские порты России; речные порты; автодороги и железные дороги, входящие в структуру международных транспортных коридоров (Север – Юг и Панъевропейский коридор № 9); аэропорт «Пулково» - самый большой аэропорт на Северо-Западе России; развитая сеть трубопроводов.

## СЛАБЫЕ СТОРОНЫ

- Уменьшение численности и старение **населения**, низкая продолжительность жизни;
- Нехватка квалифицированных **рабочих** и инженерно-технического персонала, чтобы обеспечить функционирование существующих и новых промышленных, транспортных, логистических и иных объектов экономики региона;
- Недостаточная пропускная способность **транзитных коридоров** (особенно при пересечении латвийско-российской границы) и низкое качество автомобильных дорог;
- Слабый сектор **МСБ**, низкая экономическая активность населения;
- Недостаточно развитая **логистическая** составляющая транспортно-технологического комплекса региона;
- Слабая и устаревшая **инфраструктура** (например, большая пропорция дорог с гравийным покрытием, недостаточное транспортное сообщение через границу);
- Недостаток **услуг** для транзита и логистики во многих районах на территории проекта;
- Плохая **связь** между системой профессионального образования и предприятиями;
- Недостаточно развитое **сотрудничество** между государственными учреждениями, муниципалитетами и частным сектором;
- Недостаточный **административный** потенциал государственного сектора для управления и руководства деятельностью по развитию.

## ВОЗМОЖНОСТИ

- Усиление политического сотрудничества между различными заинтересованными группами по обе стороны границы;
- **Большие и малые города** – потенциальные двигатели развития для всего региона – формирование сети (полицентрическое развитие);
- Более активное использование различных ИТК-решений в муниципальной и предпринимательской деятельности;
- Развитие **транспортно-логистических** услуг;
- Развитие **перерабатывающей промышленности** с высокой добавленной стоимостью, основываясь на местных ресурсах;
- Разработка и внедрение общих **туристических продуктов** и межрегиональных туристических маршрутов;
- Увеличение пропускной способности существующих пунктов пересечения **границы** и открытие новых пунктов пересечения границы;
- Создание связей между основными рынками и **центрами** знаний

## УГРОЗЫ

- Сохранение низкого уровня рождаемости, низкая плотность **населения**, стареющее население в приграничных районах;
- Замедление темпов роста /спад мировой **экономики** (ЕС, США), что может привести к уменьшению грузооборота и транзита;
- **Эмиграция** жителей приграничных районов в центральную часть страны или другие страны;
- Влияние **глобализации** на традиционные секторы – потеря конкурентоспособности;
- Социально-политическая **дестабилизация** в ЕС и США, вызванная ростом терроризма, крупными стихийными бедствиями и т.д., что приведет к резкому сокращению притока туристов в регион;
- Экономический **кризис** в Латвии из-за дефицита текущего счета, что, среди прочего, может отрицательно сказаться на транспортном секторе.

# ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА В РЕГИОНЕ ПРОЕКТА

# 4

В рамках проекта были выявлены тенденции, связанные с транспортными потоками в регионе (территория проекта), и обобщены возможности реализации потенциала, который предлагают эти потоки, учитывая местные ресурсы и способности. В данном резюме представлены выводы исследований по основным разделам, а также наиболее важные данные.

## СТРАТЕГИЧЕСКИЙ КОНТЕКСТ

Регион расположен на пересечении двух важных мультимодальных транспортных коридоров: Варшава – Санкт-Петербург и Вентспилс – Москва. Российскую часть региона пересекает Панъевропейский транспортный коридор № 9 (Финляндия - Крит). Однако крупные модальные пункты перевалки, которые создают логическую основу для логистических центров (порты, международные аэропорты), в настоящее время существуют только в Ленинградской области и Санкт-Петербурге.

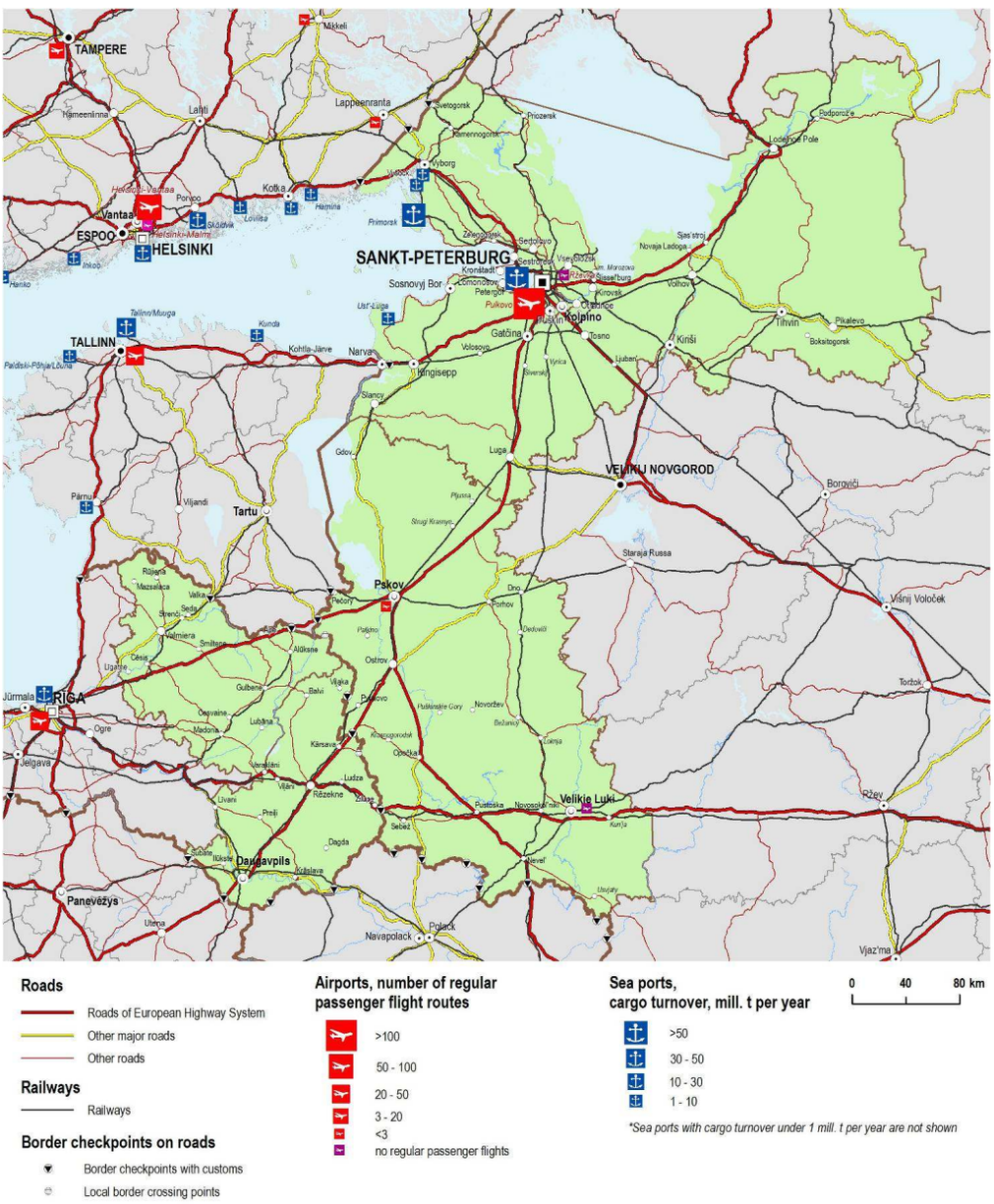


***Рис. 2. Территория проекта – транспорт и логистика***

Регион характеризуется хорошо развитой промышленностью, что обусловлено историческими традициями и дешевой рабочей силой. В следующих двух таблицах представлен SWOT-анализ региона.

**Таблица 2. SWOT-анализ для Ленинградской и Псковской областей**

## СИЛЬНЫЕ СТОРОНЫ

- Расположение вблизи от моря и границы – зона контакта с ЕС (Финляндия и Эстония);
- Благоприятный инвестиционный и предпринимательский климат в регионе – прогрессивная законодательная база во всех трех субъектах региона;
- Диверсифицированный промышленный потенциал с высокой инновационной составляющей (в первую очередь, в Санкт-Петербурге);
- Большой научный, инновационный и образовательный потенциал, обеспечивающий подготовку и переподготовку работников и инновационное развитие региона / страны;
- Самый крупный культурный и туристический центр России (Санкт-Петербург, Старая Ладога, Псков и т.д.);
- Крупный транспортно- технологический центр РФ, имеющий самые большие морские порты России; речные порты; автомобильные и железные дороги, включенные в структуру международных транспортных коридоров (Север - Юг и панъевропейский транспортный коридор № 9); аэропорт «Пулково» - самый большой аэропорт на Северо-Западе России; развитая сеть трубопроводов

## СЛАБЫЕ СТОРОНЫ

- Старение населения;
- Нехватка квалифицированных рабочих и инженерно-технического персонала, чтобы обеспечить функционирование существующих и новых промышленных, транспортных, логистических и иных объектов экономики региона;
- Недостаточно развитая логистическая составляющая транспортно-технологического комплекса региона;
- Острая нехватка портовых мощностей и железных / автомобильных дорог, соединяющих порты с важными пунктами назначения, в условиях продолжающегося увеличения грузовых потоков, включая национальный транзит;
- Конкуренция внутри регионов за инвестиции в развитие промышленного и транспортно-технологического комплекса в ущерб сотрудничеству.

## ВОЗМОЖНОСТИ

- Развитие и реализация существующих программ, т.е. проектов по развитию транспортно-технологического комплекса региона;
- Завершение строительства кольцевой автодороги и технических сооружений;
- Строительство пассажирского порта на Васильевском острове в Санкт-Петербурге;
- Увеличение мощностей Большого торгового порта Санкт-Петербург;
- Строительство Западного скоростного диаметра и других железных/автомобильных дорог, облегчающих доступ к Большому торговому порту Санкт-Петербург;
- Строительство второй кольцевой автодороги (вокруг Санкт-Петербурга) в Ленинградской области;
- Строительство портовых зданий в Усть-Луге и других портах Ленобласти;
- Развитие МТК, проходящих по территории региона с севера на юг и с запада на восток;
- Размещение новых высокотехнологичных и энергоемких производств (сборка автомобилей, цветная металлургия и т.д.);
- Развитие специальной экономической зоны в Усть-Луге;
- Разработка и открытие межрегиональных

## УГРОЗЫ

- Падение мировых цен на углеводородные продукты может привести к уменьшению инвестиций, что негативно скажется на возможности реализации различных проектов;
- Развитие альтернативных транспортных коридоров в обход России;
- Замедление темпов роста мировой экономики (ЕС, США и т.д.), которое приведет к резкому падению грузооборота и объемов транзита;
- Социально-политическая дестабилизация в ЕС и США, вызванная ростом терроризма, крупными стихийными бедствиями и т.д., что приведет к резкому сокращению притока туристов в регион;
- Усиление конкуренции, в том числе и нечестной, за транзитные грузы и потоки туристов со стороны других стран и регионов;

Îбострение экологических проблем, связанных с быстрым развитием промышленности и транспортно-технологических отраслей экономики региона.

**Таблица 3. SWOT-анализ для Видземе и Латгалии**

| СИЛЬНЫЕ СТОРОНЫ | СЛАБЫЕ СТОРОНЫ |
|---|---|
| • Промышленный потенциал двух самых крупных городов Латгалии – Даугавпилса и Резекне;<br>• Существующие транзитные потоки по железной дороге и автомагистралям;<br>• Развитое сельское и лесное хозяйство (в основном, в Видземе);<br>• Латгалия является популярным туристическим направлением для жителей Латвии и зарубежных стран. | • Уменьшение численности и старение населения в Латгальском и Видземском регионах;<br>• Нехватка квалифицированных работников;<br>• Слабый сектор МСБ, низкая экономическая активность населения;<br>• Недостаточная пропускная способность транзитных коридоров (особенно при пересечении латвийско-российской границы) и плохое состояние автодорог;<br>• Недостаток инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры. |
| **ВОЗМОЖНОСТИ** | **УГРОЗЫ** |
| • Повышение пропускной способности существующих пунктов пересечения границы и открытие новых пунктов пересечения границы;<br>• Дальнейшее развитие различных отраслей промышленности в Даугавпилсе и Резекне (особенно в Резекненской специальной экономической зоне);<br>• Планы инвестиций в улучшение качества транзитных маршрутов;<br>• Дальнейшее использование туристического потенциала Латгалии;<br>• Наличие потенциала для развития мультимодального логистического центра в треугольнике Резекне – Даугавпилс – Екабпилс. | • Уменьшение транзитных потоков через Латвию по политическим причинам;<br>• Экономический кризис в Латвии из-за дефицита текущего счета, что, среди прочего, может отрицательно сказаться на транспортном секторе |

Санкт-Петербург и Ленинградскую область ожидает долгосрочный экономический рост, благодаря предполагаемому развитию транспортно-логистического комплекса и промышленности.

Псковская область России, а также Латгальский и Видземский регионы настроены на умеренный промышленный рост, при условии наличия трудовых ресурсов, инвестиций и повышения производительности труда, а также внедрения передовых производственных технологий. Грузовые потоки с востока на запад идут преимущественно по железной дороге, а с запада на восток – по автодорогам.

## ГЛОБАЛЬНЫЕ И РЕГИОНАЛЬНЫЕ ТОРГОВЫЕ ПОТОКИ

Грузовые потоки, проходящие через регион, осуществляются, прежде всего, между странами Европейского Союза и Россией. Объемы торговли между странами ЕС и Россией быстро растут – в 2005 году объем торговли составил почти 177 млрд. долл. США, что в 2,8 раза превышает соответствующий показатель 2000 года. Согласно прогнозам, за период с 2007 по 2020 г.г. объем торговли может утроиться.

В Таблице 4 и на рис. 3 представлены прогнозы роста ВВП в самых больших экономиках мира.

**Таблица 4. Прогноз ВВП (млрд. долл. США)**

| Страна | 2000 | 2010 | 2025 | 2050 |
|---|---|---|---|---|
| Китай | 1078 | 2998 | 10213 | 44453 |
| США | 9825 | 13271 | 18430 | 35165 |
| Индия | 469 | 929 | 3174 | 27803 |
| Япония | 4176 | 4601 | 5567 | 6673 |
| Бразилия | 782 | 668 | 1695 | 6074 |
| Россия | 91 | 847 | 2264 | 5870 |
| Великобритания | 1437 | 1876 | 2456 | 3782 |
| Германия | 1875 | 2212 | 2604 | 3693 |
| Франция | 1311 | 1622 | 2095 | 3148 |

Данные «*Голдман Сакс*»

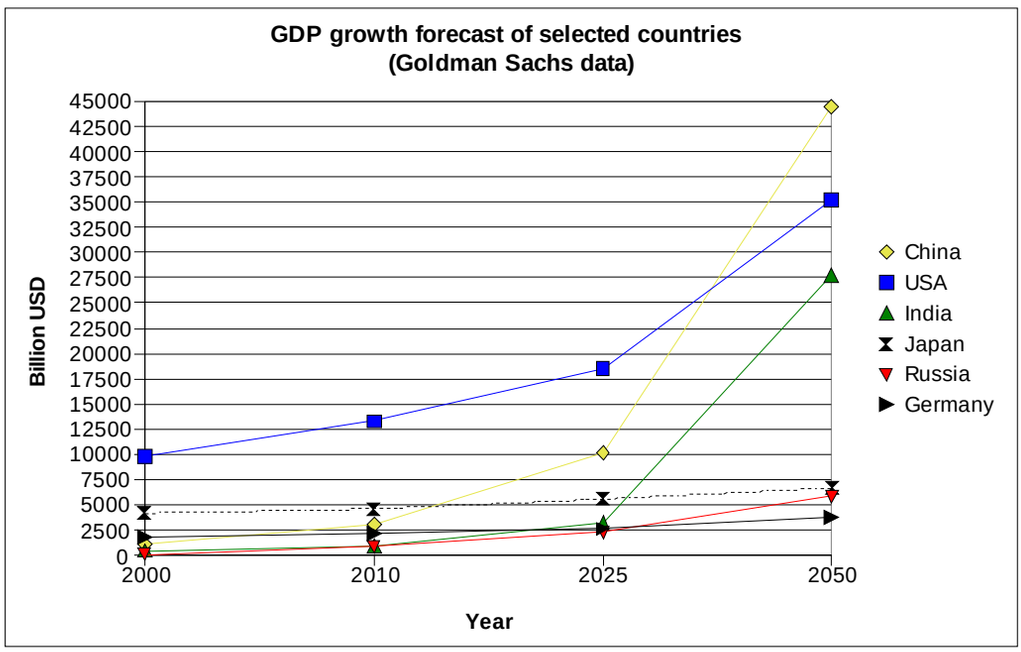


***Рис. 3. Прогноз роста ВВП в отдельных странах***

Эти прогнозы показывают, что значение **России** в регионе и во всем мире будет возрастать, и что эта страна имеет достаточный потенциал для того, чтобы обогнать крупнейшие страны ЕС по росту ВВП. В то же время, значение Индии и Китая в мировой экономике также будет увеличиваться, что означает рост торгово-транспортных потоков. Учитывая эти тенденции, а также динамику грузопотоков в регионе, можно прийти к заключению, что объем грузов, скорее всего, будет увеличиваться. Для региона это означает как возможности получения выгоды от обслуживания грузопотоков, так и угрозы, связанные с чрезмерной нагрузкой на инфраструктуру и окружающую среду. Рост торговли, а также политика приоритетного развития собственных портов вызывают быстрое развитие портовой инфраструктуры в России, особенно в Северо-Западном регионе. Это может негативно сказаться на деятельности портов стран Балтии, особенно если российские компании не будут иметь прямой заинтересованности в работе стивидорных компаний.

## ГРУЗОВЫЕ И ПАССАЖИРСКИЕ ПОТОКИ В РЕГИОНЕ ПРОЕКТА

### Международные грузоперевозки

На рис. 4 ниже показаны основные трансграничные грузопотоки.

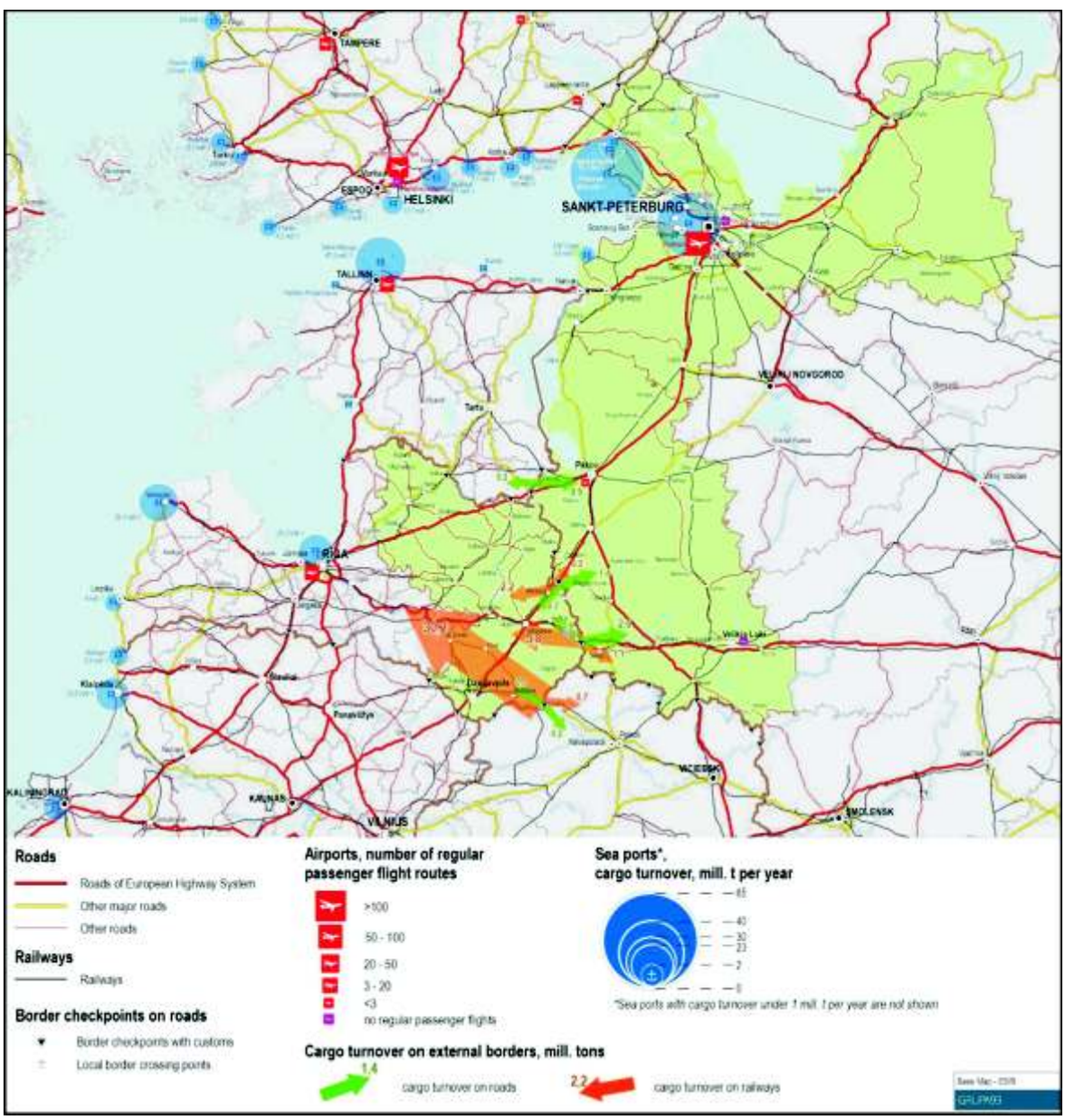


***Рис. 4. Грузооборот через внешнюю границу Латвии с Россией и Беларусью и порты Балтийского моря***

Как показано на рис. 4, транзитный грузовой поток из Латвии в Россию и Беларусь идет преимущественно по автодорогам, а в обратном направлении – по железной дороге. В Таблице 5 ниже показаны данные по трансграничным грузопотокам в регионе проекта.

**Таблица 5. Грузы, перевезенные автомобильным и железнодорожным транспортом (тыс. тонн)**

| | 2004 | 2005 | 2006 |
|---|---|---|---|
| Направление Латвия > > Россия<br>Ж/дорожн.(Карсава/Пыталово + Зилупе/Себеж)<br>Автомоб.(Гребнево/Убылинка + Терехово/Бурачки) | <br>1169<br>2528 | <br>967<br>3343 | <br>1300<br>3949 |
| **Итого грузы в направлении Латвия > > Россия** | **3697** | **4310** | **5249** |
| Направление Россия > > Латвия<br>Ж/дорожн.(Карсава/Пыталово + Зилупе/Себеж)<br>Автомоб. Гребнево/Убылинка + Терехово/Бурачки) | <br>19126<br>765 | <br>12417<br>1127 | <br>8002<br>859 |
| **Итого грузы в направлении Россия > > Латвия** | **19891** | **13544** | **8861** |
| Направление Латвия > > Беларусь<br>Ж/дорожн. (Индра/Бигосово)<br>Автомоб. (Индра/Бигосово)<br>**Итого грузы в направлении Латвия > > Беларусь** | <br>706<br>нет данных | <br>729<br>нет данных | <br>685<br>156<br><br>**841** |
| Направление Беларусь > > Латвия Ж/дор. (Индра/Бигосово)Автомоб.(Индра/Бигосово)<br>**Итого грузы в направлении Беларусь > > Латвия** | 24389<br>нет данных | 32499<br>нет данных | 30163<br>127<br><br>**30290** |
| Автомоб. Эстония >> Россия (Лухамаа / Шумилкино + Койдула / Куницина Гора) | **390** | **747** | **931** |
| Автомоб. Россия >> Эстония(Лухамаа / Шумилкино + Койдула / Куницина Гора) | **168** | **255** | **246** |

Из представленной Таблицы 5 видно, что грузопоток в направлении Латвия – Россия имеет тенденцию увеличиваться на 20-30% в год, и эта тенденция, скорее всего, сохранится. В то же время, грузопоток из России в Латвию уменьшается, что объясняется политикой развития российских портов.

По данным экспертов в области транспорта, приблизительно одна треть грузопотока в западно-восточном направлении идет на Санкт-Петербург.

Вышеприведенные цифры в Таблице 5 по грузопотокам через латвийско-российскую и латвийско-белорусскую границу проиллюстрированы на следующих диаграммах (см. Рис. 5 и Рис. 6).

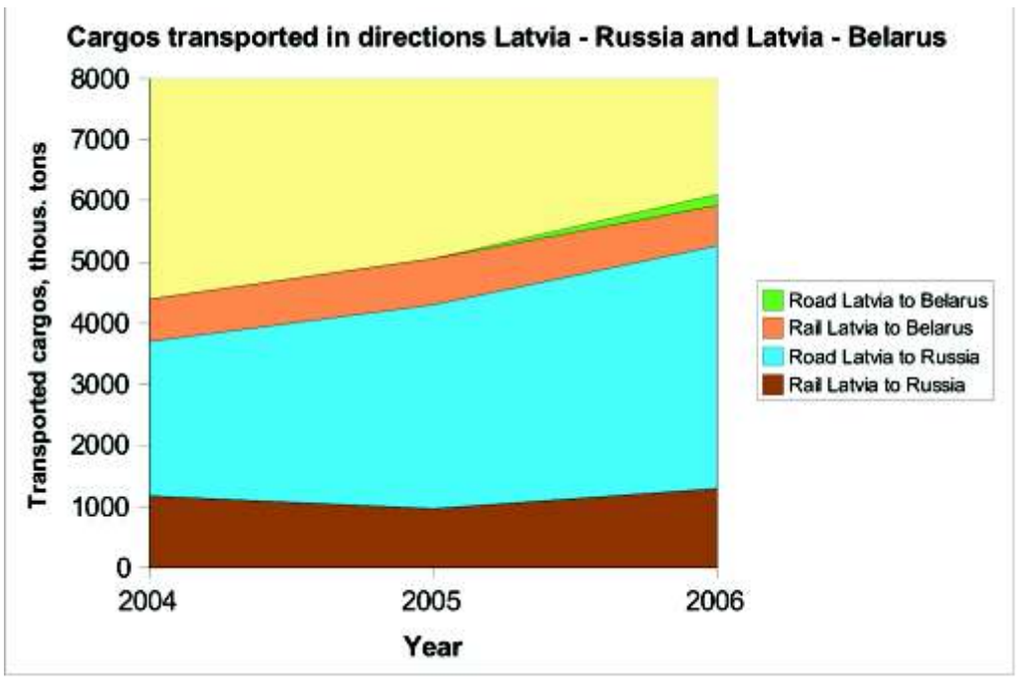


*Рис. 5. Динамика перевозки грузов, поступающих в Россию и Беларусь из Латвии*

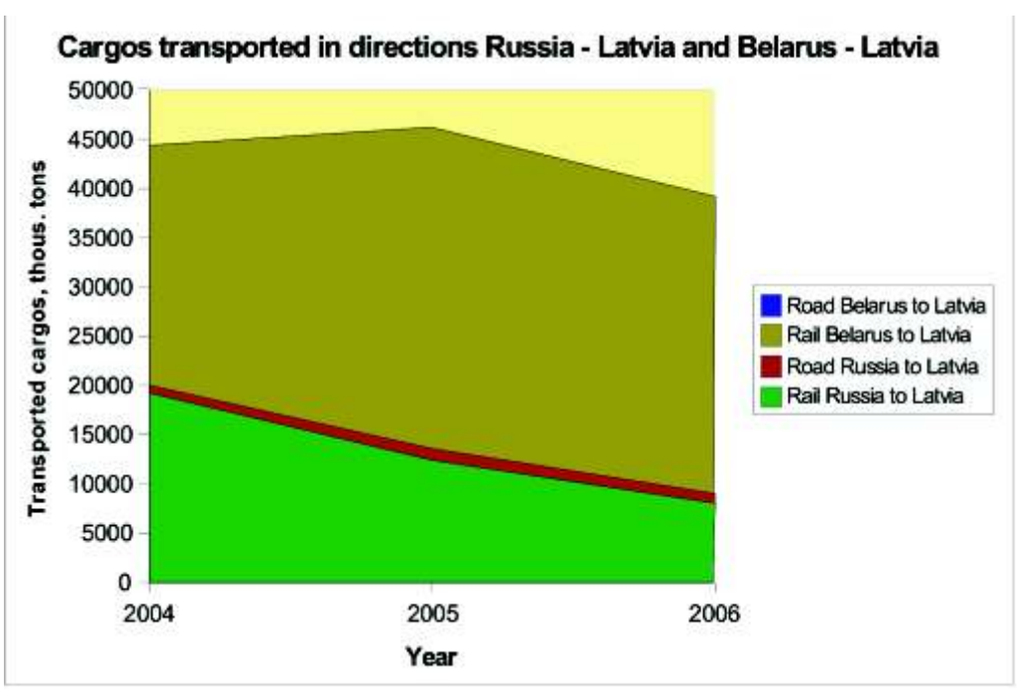


*Рис. 6. Динамика перевозки грузов, поступающих в Латвию из России и Беларуси*

Бóльшая часть грузов, перевозимых автомобильным транспортом через латвийско-российскую границу, представляет собой транзитные грузы, при этом самый большой объем грузов приходится на долю литовских транспортных компаний (36% в 2006 г.). Они используют латвийскую границу из-за сложностей транзита через Беларусь, а также из-за определенных преимуществ таможенной очистки при перевозке грузов автомобильным транспортом через Латвию.

На Рис. 7 ниже показаны доли объема грузов, которые перевезены транспортными средствами, зарегистрированными в определенных странах.

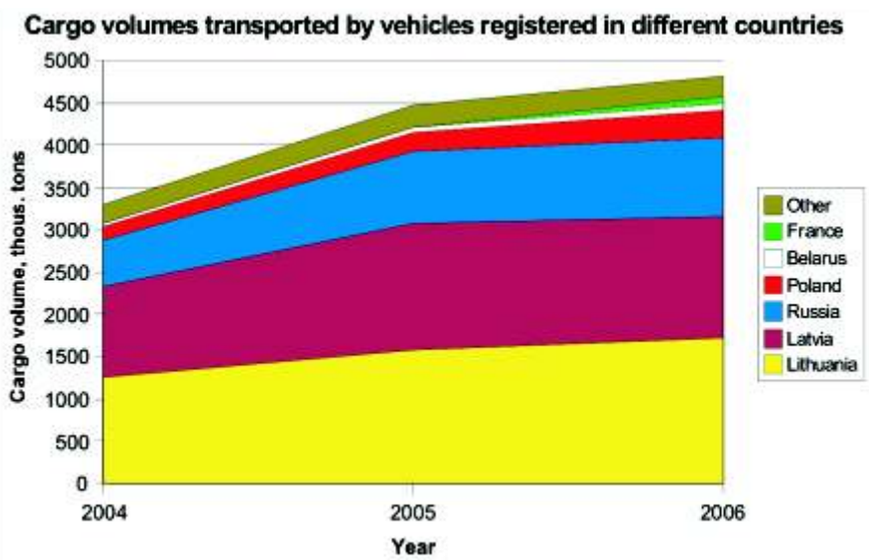


***Рис. 7. Объемы грузов, которые перевезены транспортными средствами, зарегистрированными в разных странах***

Данные показывают, что объем грузов, перевезенный зарегистрированными в Латвии транспортными средствами, уменьшился на 4% по сравнению с 2005 г., в то время как грузовые автомобили, зарегистрированные в Литве и России, перевезли больше грузов (рост на 9% и 11%, соответственно). Следует отметить, что по данным Латвийского таможенного управления, самая большая доля товаров, ввезенных в Россию в 2006 г., была отправлена из Латвии и Литвы. Это означает, что, учитывая особенности таможенных процедур, основная часть экспортных товаров ЕС декларируется как транзитные товары, отправленные из Латвии и Литвы.

В Таблице 6 показаны основные категории товаров, перевозимых через границу автомобильным и железнодорожным транспортом.

**Таблица 6. Основные категории товаров, перевозимых через границу**

| Автомобильный | Направление Латвия - Россия | Направление Россия - Латвия |
|---|---|---|
| транспорт | Легковые и грузовые автомобили<br>Мороженое мясо;<br>Прицепы и полуприцепы;<br>Напитки, спиртные напитки, вина;<br>Живые деревья и другие живые растения;<br>срезанные цветы и декоративные листья;<br>Керамические продукты (строительные кирпичи, напольная плитка);<br>Сыр, творог, масло;<br>Мобильные телефоны и другие электронные товары;<br>Обувь, изделия из кожи. | Древесина и изделия из нее;<br>Мебель; сборные дома;<br>Пластмассы и изделия из них;<br>Арбузы. |
| Ж/дорожный транспорт | Черные металлы;<br>Сахар, зерно;<br>Генеральные грузы. | Уголь и лигнит;<br>Нефть и нефтепродукты;<br>Минеральные удобрения. |

Пассажирские потоки через границу в основном идут между городами Рига, Санкт-Петербург и Москва. Пассажирские потоки между Псковом, Резекне, Великими Луками и Псковом являются незначительными.

## ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

### Инфраструктура пунктов пересечения границы

В настоящее время в инфраструктуре пограничных переходов существуют узкие места. Так, в направлении Латвия Россия большегрузные автомобили простаивают в очередях на пунктах пересечения границы по 2-3 суток.

В следующей Таблице 7 представлены данные по количеству грузовых автомобилей, которые пересекли латвийско-российскую границу:

**Таблица 7. Количество грузовых автомобилей, которые прошли пункты пересечения границы Терехово / Бурачки и Гребнево / Убылинка в российском направлении**

| Пункт пересечения границы | Год | | |
|---|---|---|---|
| | **2004** | **2005** | **2006** |
| Терехово / Бурачки | 98 720 | 118 253 | 138 398 |
| Гребнево / Убылинка | 50 951 | 58 540 | 76 250 |
| **Итого** | **149 671** | **176 593** | **214 648** |

Для увеличения пропускной способности на границе планируется расширить существующие пункты пропуска и открыть два новых пункта пропуска для грузовых автомобилей (см. Таблицу 8).

**Таблица 8. Пропускная способность пунктов пересечения границы Терехово / Бурачки и Гребнево / Убылинка**

| Пункт пересечения границы | Максимальная плановая пропускная способность (в сутки) | Максимальная фактическая пропускная способность (в сутки) | Максимальная расчетная пропускная способность после реализации запланированных мероприятий (в сутки) |
|---|---|---|---|
| **Терехово/Бурачки** | 350 | 450 – 500 | 600 |
| **Гребнево/Убылинка** | 200 | 300 | 400 |

В соответствии с существующей программой развития пунктов пересечения границы и принимая во внимание открытие новых пунктов (Виентули / Лудонка и Ополи / Могили), планируется увеличить пропускную способность пунктов пересечения границы в 5 раз по сравнению с ситуацией 2006 г.

## Автодорожная и железнодорожная инфраструктура

Существующая дорожная сеть в Латгальском регионе позволяет удвоить грузооборот автомобильного транспорта, при условии улучшения дорожного покрытия и реконструкции участка Лудза – Терехово. Программа инвестиций в повышение пропускной способности пограничной инфраструктуры и параллельное развитие транзита через Беларусь должны привести к сокращению времени, которое затрачивается на пересечение границы, однако в этих вопросах еще много неясности.

В настоящее время железнодорожная инфраструктура не является узким местом, ограничивающим поток грузов через регион. На некоторых участках коридора Восток-Запад железные дороги загружены всего на 50%. Планируется увеличить пропускную способность железной дороги, при условии роста грузопотоков. Сдерживающим фактором для увеличения железнодорожных грузопотоков является недостаток железнодорожных платформ, используемых для перевозки контейнеров. Этот дефицит будет, вероятно, ощущаться на протяжении ближайших 10 лет.

Планы по развитию инфраструктуры в Псковской, Ленинградской области и Санкт-Петербурге нацелены на развитие инфраструктуры портов Балтийского бассейна и прилегающей к ним инфраструктуры, и только в очень малой степени – инфраструктуры для сухопутного транзита в Латвию.

Ниже на карте (см. Рис. 8) показаны планируемые мероприятия по улучшению инфраструктуры в регионе проекта.

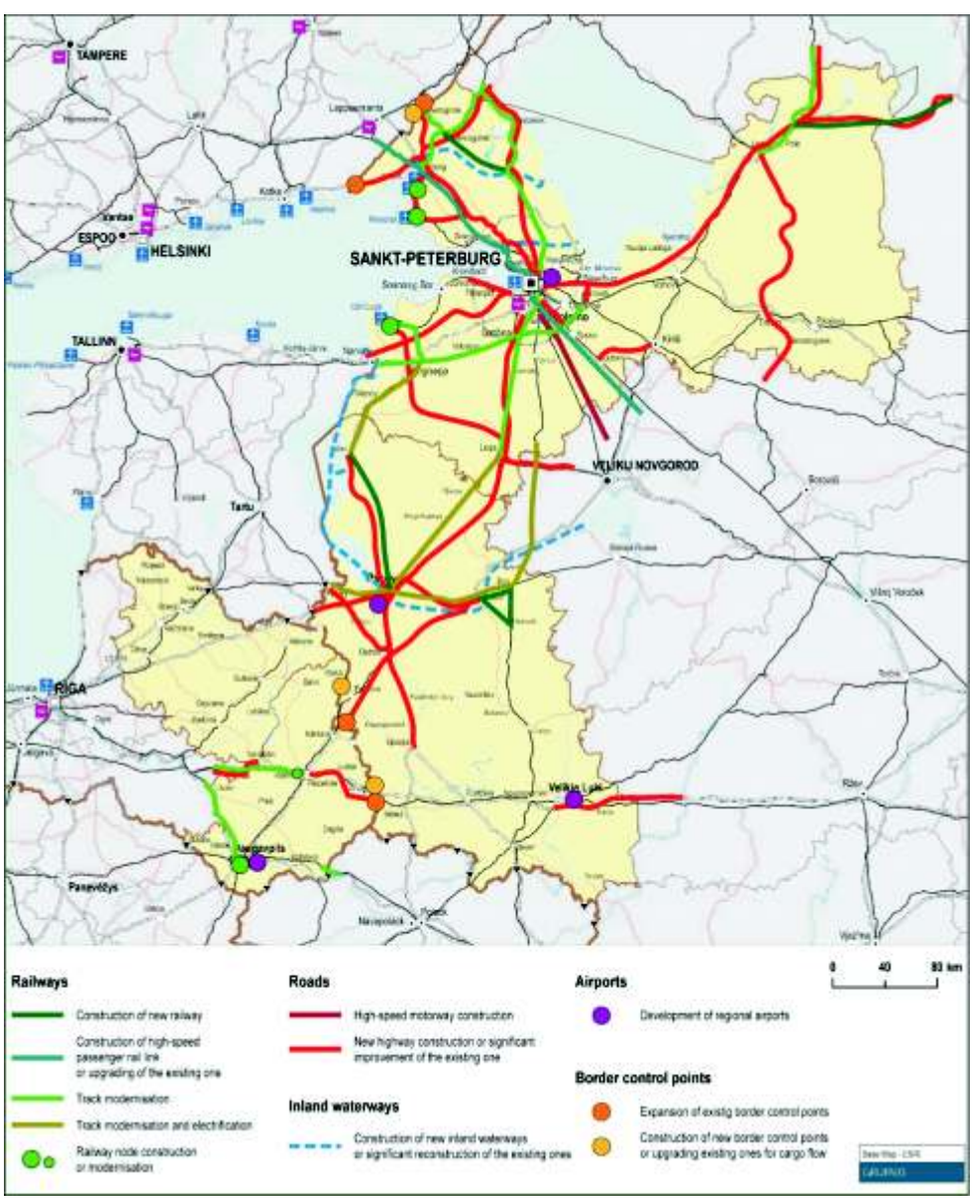


*Рис. 8. Существующая и планируемая транспортная инфраструктура в регионе проекта*

## ИНИЦИАТИВЫ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ В ЦЕЛЕВОМ РЕГИОНЕ

Основные инициативы по развитию транспортно-логистических услуг сконцентрированы вокруг портов в Ленинградской области и Санкт-Петербурге.

В Латгалии реализуются инициативы частных инвесторов, которые стремятся получить выгоду от транзитных транспортных потоков, предлагая услуги водителям грузовиков, а также инициативы по развитию индустриальных парков, которые косвенным образом связаны с логистикой.

## ИНИЦИАТИВЫ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ В СОСЕДНИХ РЕГИОНАХ

В **Латвии** транспортно-логистические услуги развиваются по двум направлениям: контейнерные терминалы и логистические центры рядом с крупными городами и портами. Контейнерные терминалы в портах Риги, Вентспилса и Лиепаи, а также расположенный внутри страны терминал *CEAG* в Крустпилсе нацелены, в первую очередь, на российские импортные грузы, а также потенциально на контейнерные грузы из Восточной Азии в ЕС. Логистические центры под Ригой и Елгавой, такие как *Dominante park* или *Eirkel*, нацелены на обслуживание больших потребительских рынков в качестве узловых распределительных центров (хабов) для трех стран Балтии, а также на размещение промышленных производств.

В **России** развитие сосредоточено вокруг портовых районов и отражает федеральную инициативу по направлению большей части российского импорта и экспорта в российские порты. Проекты включают строительство терминалов для энергетического сырья (нефть, нефтепродукты, уголь) и других видов сырья, а также контейнерных терминалов.

В **Финляндии** большинство инициатив, связанных с транспортом и логистикой, нацелены на развитие портовых районов или терминалов внутри страны для транзита грузов (в основном, контейнерных) из Скандинавии и ЕС в Россию. Между Москвой, Санкт-Петербургом и Хельсинки развивается скоростное железнодорожное сообщение.

В **Литве** развитие нацелено на обслуживание больших промышленных центров, а также на создание инфраструктуры для транзита грузов, в первую очередь, контейнерных.

Несмотря на растущие объемы торговли, ожидается сильная конкуренция между существующими и строящимися контейнерными терминалами за российские/китайские грузы.

## РЕЗЮМЕ ПОТЕНЦИАЛА РЕГИОНА

Основываясь на результатах исследования, потенциал региона проекта в сфере транспортно-логистических услуг можно в обобщенном виде представить следующим образом:

- Импорт ЕС-Россия предлагает возможности для переупаковки товаров, их сбора и распределения по различным пунктам назначения, таможенную очистку, так как регион находится на пересечении нескольких ключевых транспортных маршрутов. Кроме того, латвийское таможенное законодательство создает благоприятные условия для обработки экспортных документов на товары из ЕС и третьих стран, что делает регион привлекательным для различных операций с грузами.

- Транспортная инфраструктура позволяет местным производителям извлекать выгоду из возможности предлагать поставку точно в срок. Местонахождение на границе между ЕС и Россией предлагает возможности для компаний, не являющихся резидентами ЕС, развернуть в регионе производственные мощности по окончательной сборке, получая выгоду от благоприятного таможенного режима. Воздушный транспорт сделает регион еще более доступным.

- Открытие новых пунктов пересечения границы и улучшение дорожной инфраструктуры в Видземе будет способствовать развитию нового перспективного транспортного коридора Российская граница – порт Салацгрива.

- Широкие возможности заложены в сотрудничестве с отправителями товаров и операторами, работающими на транзитном пути Калининград – Каунас – Даугавпилс – Российская граница – Москва / Санкт-Петербург.

## ВИДЕНИЕ НА 2027 ГОД

В 2027 году территория проекта будет **показательной территорией сотрудничества России - ЕС** с умной интеграцией физической инфраструктуры (дороги, транспорт, ИКТ и др) и услуг. **Полицентрическая сеть городов** обеспечит активное создание контактов и процесс экономического и социального сотрудничества, тем самым создавая основу для устойчивого развития всей территории проекта .

## ПРИОРИТЕТЫ

| | |
|---|---|
| **ПРИОРИТЕТ 1** | **Транспортно-логистический комплекс** |
| **ПРИОРИТЕТ 2** | **Полицентрическое развитие** |
| **ПРИОРИТЕТ 3** | **Сети социальных связей** |

## ПРИОРИТЕТ 1 - Транспортно-логистический комплекс

| | |
|---|---|
| **1. Формирование сотрудничества с предпринимателями** | Участие государственных органов и предприятий (Министерства транспорта, Железнодорожные компании и др.) в качестве партнеров проектов. |
| **2. Улучшение пропускной способности пограничных переходов и улучшение транспортной инфраструктуры** | Стратегия поддерживает повторное открытие пограничного перехода Виентули-Людонка для грузового транспорта, а также строительство нового пограничного перехода Ополи - Могили. В стратегии ставится акцент на создание сети местных контактов. Стратегия предлагает создание нового транзитного корридора от Российско-Латвийской границы к побережью Видземе, для частичной разгрузки шоссе Рига - Москв, а также для активизации развития региона. |
| **3. Пилотные проекты** | Создание логистических центров, использование аэропортов и окружающих территорий. Поддержка создания логистических центров: Даугавпилский аэропорт - грузовой терминал; Тосненский район Ленинградской области (промышленные зоны "Красноборская" и "Ульяновка") - морозильный терминал; Псков - мультимодальный логистический центр; Великие Луки - мультимодальный логистический центр; Пограничный переход Виентули-Людонка - перецепной грузовой терминал; Резекненская специальная экономическая зона - мультимодальный логистический центр. |
| **4. Создание компетентности регионов** | Сотрудничество с высщими учебными заведениями для создания учебных программ по подготовке специалистов логистики для нужд региона; Обучение персонала муниципалитетов в области логистики; Поддержка для использования новых технологий в сфере логистики (RFID, телематика и др.) |
| **5. Укрепление образа региона** | Конференция по трансграничному сотрудничеству, проходящая два раза в год; Действия по созданию узнаваемости региона и работа по маркетингу региона для привлечения в регион грузовладельцев (производителей, оптовых торговцев, логистических компаний; совместные действия для создания узнаваемости региона и создания маркетинговых предложений в странах Восточной и Центральной Азии, включая Индию и Китай; участие в проектах, связанных с транспортом и логистикой, например, Baltic Tangent 2, создание контактов среди заинтересованных лиц в сфере транспорта и логистики. |
| **6. Развитие транзитного направления Калининград - Ст.Петербург** | Должна быть создана сеть сотрудничества для развития транспортного направления Калининград - Ст.Петербург через Латгалию и Псковскую область по автодорогоам и железной дороге. Сеть сотрудничества должна включать Латвийские, Российские, Литовские Железные Дороги, операторов железнодорожных перевозок, а также латвийские, российские, литовские логистические компании. |

## ПРИОРИТЕТ 2 – Полицентрическое развитие

**Полицентричность - синоним развития связей, направленного на осуществление совместных действий между городами и местностями. Полицентрический означает соединяющий несколько мест, чтобы те могли сформировать сеть сотрудничества. Действуя вместе они создают новую критическую массу, которая может поддерживать существующие и создавать новые предприятия, услуги и инфраструктуру.**

| | |
|---|---|
| **1. Создание и укрепление сетей сотрудничества городов** | Проекты в сфере образования, спорта, культуры и развития предпринимательства и др. |
| **2. Улучшение муниципального управления** | Разработка и внедрение территориальных планов на муниципальном и региональном уровне (перенос опыта и поддержка для создания системы). |
| **3. Устойчивое использование территорий** | Регенерация городских районов, использование набережных, использование участков для вторичной застройки (напр. бывшие промзоны), и др. |
| **4. Разработка совместных туристических продуктов** | Разработка совместных туристических продуктов / маршрутов. |

## ПРИОРИТЕТ 3 – Сети социальных связей

| | |
|---|---|
| **1. Создание социальных связей** | Почва для создания социальных связей в регионе достаточно благоприятна, так как люди по обе стороны границы разговаривают на русском языке. Тем не менее, общая история в Советский период сформировала как положительные, так и негативные воспоминания; до сих пор имеют место противоречивые взгляды и чувства; количество существующих контактов и уровень доверия не достаточны для достижения поставленных целей развития. Поэтому одним из главных вызовов следующих 3-5 лет является создание большой и основательной социальной сети в пограничном регионе. Такая сеть должна создать основу **инновационной** деловой, социальной и культурной среды в пограничном регионе. |
| **2. Развитие социальных связей** | Действия должны включать международные дискуссионные группы (историки с историками, студенты со студентами, художники с художниками и т.д.), учреждение делегаций / представительств, поездки по обмену опытом, мероприятия культуры и искусства, исследование истории региона, Латвийско-Российский центр компетентности, основанный на знании местных отраслей промышленности, целью которого являлось бы сбалансировать отток рабочей силы. Такое сотрудничество может быть апробировано путем обмена работниками между партнерскими организациями. |

# 6 СИСТЕМЫ ПЛАНИРОВАНИЯ В ЛАТВИИ

Система планирования в Латвии предусматривает два вида планировочных документов – документы **стратегического планирования и пространственного планирования**. Эти документы взаимосвязаны, однако их юридическое регулирование и юридический статус являются различными:

- Стратегические планы и программы развития являются, в некотором роде, инструментом программирования. Они устанавливают видение, цели, приоритеты, задачи и мероприятия для инвестиционных планов, конкретных проектов и деятельности по поиску финансирования. Планы утверждаются законодательным органом соответствующего уровня (Кабинет министров, региональные советы, районные и местные муниципалитеты);
- Пространственный план определяет ограничения, касающиеся застройки, землепользования и т.д., и вступает в силу как обязательные для исполнения правила, подготовленные законодательным органом соответствующего уровня.

*Рис. 9. Системы планирования в Латвии*

Существующая система планирования развивается с 1994 г., когда были приняты Правила территориального планирования и позже, в 1998 г., - Закон о планировании территориального развития. Сейчас эти законодательные акты дорабатываются и изменяются в соответствии с более глубоким пониманием рыночной экономики и правовыми рамками ЕС (общественные слушания, оценка воздействия на окружающую среду, отраслевая и иерархическая гармонизация и интеграция, функции муниципальных и государственных органов, юридические вопросы и т.д.). Зонтичным законом является Закон о территориальном планировании (2002 г.).

Существуют **четыре уровня** системы планирования в Латвии – национальный, региональный, районный и местный. На каждом уровне у планов есть свои специфические задачи и масштаб:

1) Национальный план пространственного развития (Правила национального пространственного планирования, 2002 г.). План еще не разработан; утверждены отдельные Правила Кабинета министров для сельскохозяйственных земель национального значения.

2) Региональный план пространственного развития (Закон о региональном развитии, 2002 г.; Правила пространственного планирования для регионов планирования, 2005 г.). Разработаны планы для всех пяти регионов.

3) Районный план пространственного развития (Правила пространственного планирования для районных муниципалитетов, 2005 г.). Утверждены планы 24 районов из 26.

4) Муниципальный план пространственного развития (Правила пространственного планирования для местных муниципалитетов, 2004 г.). 7 городов республиканского значения приняли свои планы; из 520 местных муниципалитетов планы приняты 385 муниципалитетами.

Планы в данной иерархии должны быть гармонизированы, т.е. каждый план должен включать то, что было определено в плане вышестоящего уровня.

Отраслевое планирование привело к такой ситуации, когда на государственном уровне существует более 800 планировочных документов. Их приоритизация и интеграция были выполнены при разработке Национального плана развития. И все же пространственный аспект представлен пока слабо, планы более низкого уровня не всегда правильно отражают цели, установленные на национальном уровне. Чтобы определить систему планирования развития, ее принципы и механизмы, через парламент был проведен законопроект о Системе планирования развития.

В течение длительного времени основной слабой стороной системы был недостаток средств для реализации планов развития. Формирующиеся региональные муниципалитеты не имеют собственного бюджета, который создавался бы за счет налогов, и поэтому находятся в сильной зависимости от государственного и местных муниципальных бюджетов.

Основной ролью советов регионов планирования является объединение интересов группы муниципалитетов, их представительство и координирование действий.

В настоящее время, когда Латвия находится на пути осуществления региональной и муниципальной реформы, происходит пересмотр региональных функций, роли и компетентности. На региональном уровне необходимы систематические целевые инициативы, которые стимулировали бы реальное экономическое развитие регионов.

## ДЛЯ ЗАМЕТОК

**BSR INTERREG IIIA PROJECT NIV - 093 COFINANCED BY EUROPEAN UNION**

**INTERREG IIIA/ TACIS проект NIV-093 "Новая зона пространственного развития приграничных регионов Латвии и России — объединяя потенциал двух стран" Remote Access**


**Latgales reģiona attīstības aģentūra**

Rīgas iela 2, Daugavpils LV-5401
Mājas lapa: www.latgale.lv
E-pasts: latgale@latgale.lv
Tālrunis: +371 54 28111
Fakss: +371 54 28111