

Хегай Юрий Александрович

кандидат технических наук, доцент,
доцент кафедры экономики
и организации предприятий
энергетического и транспортного комплексов
Сибирского федерального университета

**СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ
ТРАНСПОРТНОГО ОСВОЕНИЯ СЕВЕРА
И КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ
ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ
РОССИИ В СИСТЕМЕ
МЕЖДУНАРОДНЫХ
ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ**

Аннотация:

Ограниченная доступность регионов Севера является препятствием в реализации ресурсного потенциала России. В статье рассматривается возможность использования России своего транзитного потенциала как дополнительного источника пополнения государственного бюджета, выступая в качестве международного моста, соединяющего Европу и Азию. Наиболее перспективными транспортными коридорами являются Северный морской путь, Транссибирская магистраль, коридор «Север – Юг». Возможное решение проблемы развития транспортных коридоров – привлечение частных инвестиций и использование выгодного географического положения для направления огромных потоков грузов из Азии в Европу.

Ключевые слова:

инфраструктура, магистраль, транспортный коридор, потенциал, Северный морской путь, транспортные услуги, товарооборот, инвестиции.

Khegay Yury Aleksandrovich

PhD in Technical Sciences,
Assistant Professor,
Department for Economics and Management of
the Energetic and Transport Complexes Enterprises,
Siberian Federal University

**THE MODERN PROBLEMS OF
TRANSPORT ROUTES
DEVELOPMENT IN THE NORTH
AND THE COMPETITIVENESS OF
THE RUSSIAN TRAFFIC CORRIDORS
IN THE SYSTEM OF INTERNATIONAL
TRAFFIC CORRIDORS**

Summary:

The limited accessibility of the northern regions is an obstacle to realization of the resource potential of Russia. The article considers a possibility of using its transit potential by Russia as an additional source of the state budget replenishment, by acting as an international connection between Europe and Asia. The most promising traffic corridors are the Northern sea route, the Trans-Siberian rail route, and the "North-South" corridor. The possible solution of the traffic corridors development problem is the attracting of private investments and the exploitation of advantageous geographical location for routing cargo flows from Asia to Europe.

Keywords:

infrastructure, highway, traffic corridor, potential, the Northern sea route, traffic services, turnover of commodities, investment.

Неравномерное распределение транспортной инфраструктуры сдерживает развитие единого экономического пространства страны и ограничивает развитие ресурсов в регионах.

При освоении природных ресурсов используют все виды транспорта: автомобильный, железнодорожный, воздушный, водный, конвейерный, трубопроводный. При этом большая часть перевозок, осуществляемых в целях разработки природных ресурсов, приходится на наземные, морские, речные транспортные пути.

На сегодняшний день в районах Севера существует значительное отставание развития транспортного комплекса в технологическом и структурном аспекте. Состояние подвижного состава и транспортных магистралей не способно обеспечить потребности экономики и населения районов Севера.

В основе транспортного комплекса Севера должны лежать широтные магистрали, соединяющиеся отдельно проходящими железнодорожными линиями, судоходными реками и автомобильными дорогами, которые обеспечивают связь районов Севера с действующей транспортной сетью страны и непрерывную связь крупных населенных пунктов, центров экономики страны и устойчивую связь опорных транспортных сетей большинства населенных пунктов. Соблюдение данного условия является необходимой частью формирования единого экономического пространства в стране. На сегодняшний день необходимо восстанавливать всю структуру Северного морского пути [1].

Во-первых, необходимо создавать центры сервисного обслуживания вдоль трассы Северного морского пути, так как иностранные компании привыкли обслуживаться в течение перевозки: начиная от питьевой воды и до замены экипажа. Непосредственно на трассе Северного морского пути находятся порт Диксон Певек и порт Провидение.

Во-вторых, вход для иностранных судов открыт только в Игарке и Дудинке на Енисее, расположенных далеко от моря.

В-третьих, на каждое иностранное судно необходимо получить отдельное постановление с указанием названия судна и порта, что является серьезным препятствием.

Имеются существенные различия между Европейской частью России и регионами Дальнего Востока и Сибири. Регионам Сибири и Дальнего Востока необходима модернизация железных дорог, портов и аэропортов, требующая огромных частных и государственных инвестиций.

Единственным безальтернативным видом транспорта в этих регионах является авиация, обеспечивающая круглогодичную транспортную связь с регионами страны.

Проблема связи по железнодорожным и автомобильным путям с другой частью страны стоит уже довольно давно. Большинство аэропортов данных регионов имеют грунтовые взлетно-посадочные полосы. Из-за отсутствия техники аэродромы не имеют возможности принимать современные самолеты. Например, в Республике Тыва действуют регулярные полеты в Красноярск и Новосибирск на восьмиместном самолете PC-12 авиатакси «Декстер». За Уралом имеется лишь несколько аэропортов, располагающих современной инфраструктурой, которые способны совершать международные перевозки.

Крупнейшей наземной транспортной магистралью, которая соединяет Запад и Восток России, была и остается Транссибирская магистраль, построенная еще при царе (1916). Спустя век, в 2002 г., она была полностью электрифицирована. По словам экс-министра транспорта Российской Федерации Игоря Левитина, с 2010 г. исчерпана пропускная способность транспортной магистрали.

Байкало-Амурская магистраль (БАМ) находится в еще более плачевном состоянии, она начала строиться в СССР в 1939 г., но довести ее до мощности 35 млн тонн в год не удалось до сих пор. Сегодня на основном участке магистрали Тайшет – Комсомольск-на-Амуре – провозная способность составляет 10 тонн.

Низкий уровень развития железнодорожной инфраструктуры тормозит развитие морских портов. Дальневосточные терминалы расположены недалеко от рынков стран Азиатско-Тихоокеанского региона. В связи с этим они имеют большую привлекательность для российских экспортеров сырья. Это наглядно показывают данные по объему перевезенного груза через Тихоокеанский бассейн.

Почти 77 % перевезенного груза составляют нефть и уголь. За последнее время было вывезено около 55 % угля через порты Дальнего Востока. Динамика грузооборота может вырасти за счет ежегодного увеличения спроса, возможностью предложения экспортерами большого объема сырья, наращиванием мощности владельцев частных терминалов.

Однако маленькая пропускная способность железной дороги является препятствием для увеличения объема грузооборота. Например, ОАО СУЭК, крупнейший добытчик угля и владелец крупного угольного терминала, связывает увеличение объема грузооборота в порту лишь с постройкой нового Кузнецовского тоннеля на БАМе [2].

Для того чтобы быть конкурентоспособной на международном рынке и стать мостом между Европой и Азией, России необходимо преодолеть большой ряд проблем транспортной инфраструктуры в субъектах Российской Федерации.

Во-первых, примерно в 40 тысячах населенных пунктов отсутствует постоянная круглогодичная связь с транспортной сетью общего пользования по автомобильным дорогам, которые имеют твердое покрытие.

Во-вторых, пять субъектов РФ не имеют железнодорожного сообщения. Из-за этого не производится освоение 23 разведанных крупных месторождений природных ресурсов. Нередко основным и даже единственным круглогодичным видом транспорта в 14 регионах России является воздушный транспорт. Однако недофинансирование воздушного транспорта приводит к сокращению аэродромной сети.

В-третьих, из-за ограниченности инвестиций полностью не обеспечивается в нужном объеме координация развития некоторых видов транспорта, которая приводит к их нерациональному распределению в транспортной системе страны.

В-четвертых, недостаточно используются преимущества внутреннего водного и воздушного транспорта в целях повышения объемов пассажирских и грузовых перевозок, которое обусловлено их слабым развитием.

В-пятых, не в полном объеме используется транзитный потенциал страны. На сегодняшний день транзит через территорию России составляет не более 1 % увеличивающегося товарооборота между странами Европы и Азии. Это говорит о том, что используется лишь 5–7 % транзитного потенциала страны. Важной предпосылкой значительного увеличения роли РФ на международном рынке транспортных услуг является геополитическое положение нашего госу-

дарства в качестве межконтинентального транзитного моста. Использование транзитного потенциала России – главная задача развития транспортной системы страны, а также самостоятельная точка роста экономики.

Система общенациональных проектов определяется процессом внедрения Российской Федерации в мировую экономику и закладывает основные принципы базовых направлений политики государства в этой сфере. Используя свое географическое положение и преимущества в Евразийском пространстве, Россия могла бы реализовать ряд направлений.

Во-первых, широкое участие России в поставках энергии и топлива в страны Евросоюза и США, а также формирование системы транспортных путей Европа-Азия и Европа – Азия – Северная Америка.

Во-вторых, военно-техническое сотрудничество, создание транспортных артерий и взаимопомощь в некоторых высокотехнологичных отраслях, которая является базисом Южно-Азиатского и Азиатско-Тихоокеанского направления.

В-третьих, экспорт электроэнергии и энергоресурсов.

В-четвертых, экономическое восстановление постсоветского пространства. В долгосрочной перспективе для развития экономики нашей страны имеет особую важность создание объединенного на новой базе экономического пространства СНГ с сохранением главной роли РФ.

На сегодняшний день на территории России проложены 24 маршрута Европейской сети, имеющие суммарную протяженность 19 100 км. По прогнозам, международные торговые связи между Северной Европой и Индостаном будут проходить по коридору № 9, который планируется продлить до портов на Каспии вместе с проходящим в данном направлении коридором «Север – Юг».

Коридор № 2, продленный от Нижнего Новгорода до Екатеринбурга, станет Центром развития евроазиатских транспортных путей на материке, который обеспечит разносторонний доступ европейской транспортной инфраструктуры к азиатской дорожной сети.

Коридор «Север – Юг» и транссибирская магистраль будут являться основными международными транзитными транспортными коридорами, которые будут проходить через территорию нашей страны.

Транзитный потенциал России усилит мультимодальный маршрут из Китая по наиболее короткому географическому направлению, проложенному через Казахстан и далее по Балтийскому морю, при этом число пересекаемых границ будет минимизировано.

Транзитное время, равное 10–12 суткам, на маршруте, проходящем из Китая в Германию, при минимальной себестоимости транспортных услуг будет обеспечиваться вступлением в работу быстроходных крупнотоннажных морских паромов и маршрутных железнодорожных контейнерных поездов по заранее обговоренному расписанию [3].

Не менее перспективным транзитным коридором является Северный морской путь, протяженность которого равна 7600 милям, то есть вдвое короче водного маршрута Азия – Европа через Суэцкий канал. Через этот маршрут возможно совершать грузоперевозки из Архангельска в порты Камчатки, перевозить продукцию Норильского комбината в страны Азии.

В настоящее время, объем перевезенного груза по Северному морскому пути равен 1,6 млн тонн в год; это ниже, чем показатели 1990-х гг. практически в 4 раза. Однако из-за смягчения климата период летней навигации на Северном морском пути вырос с 3 до 5 месяцев, что позволит увеличить объем грузоперевозок на данном маршруте.

В условиях отсутствия развитых транспортных коридоров на территории нашей страны будет возможно восстановление странами-конкурентами нового «Шелкового пути» в обход территории современной России благодаря быстрому росту экономики стран Юго-Восточной Азии и увеличению товарооборота со странами Европы и США.

Плохое состояние автомобильных дорог, уменьшение скорости движения и длительные простои транспортных средств были спровоцированы неравными пропорциями увеличения перевозок и объемов финансирования. В современных условиях субъекты РФ не имеют возможности для самостоятельного финансирования серьезного по масштабу дорожного строительства из-за недостатка финансирования. Имеющиеся денежные средства не покрывают расходы, установленные действующими нормативами, на содержание и ремонт дорог. Федеральный бюджет производит финансирование очень ограниченного количества проектов в регионах России.

Одним из основных возможных решений указанной проблемы является введение платных дорог на территории субъектов России. Использование договорных механизмов с привлечением в сферу дорожного строительства частных инвестиций в крупном размере – это наиболее перспективный вариант осуществления проектов платных дорог.

Консервативные инвесторы – это единственная категория инвесторов, заинтересованная в проектах, имеющих длительный срок окупаемости, что является характерным для дорожной

отрасли. Долгосрочный характер концессионных соглашений, а также большие возможности для формирования системы взаимных гарантий являются для консервативных инвесторов основным условием.

Таким образом, для большего использования ресурсного потенциала на Севере страны следует увеличивать транспортную доступность, прокладывая путь для всех классов транспорта. Россия теряет большое количество средств, не используя выгодное географическое положение для направления огромных товарных потоков из Азии в Европу.

Ссылки:

1. Шувалов В. Железный пояс России // Эксперт. 2011. № 30–31.
2. Как создавался Транссиб (краткий очерк) [Электронный ресурс]. URL: <http://www.transsib.ru/history-review.htm> (дата обращения: 21.05.2014).
3. Баженов Ю. Международные транспортные коридоры как фактор интеграции пространства Евразии // Идеология Евразийского союза. 2012.

References:

1. Shuvalov, V 2011, 'Russian Iron Belt', *Expert*, no. 30-31.
2. *How the Transsiberian was made (short essay)* 2014, retrieved 21 May 2014, <<http://www.transsib.ru/history-review.htm>>.
3. Bazhenov, Y 2012, 'International transport corridors as a factor of integration space of Eurasia', *Ideology of Eurasian Union*.