

Концепция развития транспортно-логистической инфраструктуры Астраханского транспортного узла

П. А. БАБОШКИНА, канд. экон. наук, доцент РОАТ МИИТ



Развитие международного рынка производства продукции идет по пути специализации и одновременной интеграции, когда сырье добывается в одних странах, а изготовление комплектующих и сборка осуществляются в других. Все это стимулирует развитие и совершенствование национальных транспортных систем, формирование межнационального рынка транспортных услуг. Сейчас в мире сформировались три центра экономического развития, определяющие основные направления товародвижения: Западная Европа, Восточная Азия и Северная Америка. Геополитическое положение России между двумя мировыми центрами деловой активности — Европой и Азией — обуславливает ее особую, ключевую роль в обеспечении евроазиатских связей.

Вследствие ограниченной пропускной способности морских транспортных коммуникаций, что связано с прохождением морских судоходных каналов, развиваются сухопутные маршруты. Эта тенденция находит отражение в разработке и реализации концепции формирования международных транспортных коридоров (МТК).

Основные предпосылки развития МТК на территории России следующие:

- выгодное геополитическое положение страны;
- значительные объемы и постоянный рост собственной внешнеторговой грузовой базы;
- развитой транспортный комплекс.

На территории России сложился ряд транспортных направлений, на которых концентрируются внешнеторговые грузопотоки, перевозки пассажиров, следующих за границу или в обратном направлении, а также международные транзитные перевозки грузов и пассажиров. Становление системы МТК в России шло поэтапно: международные коридоры предыдущих этапов продолжались и поглощались коридорами следующих. Основные грузопотоки внешнеторговых и транзитных перевозок концентрируются по осям Запад–Восток и Север–Юг и совпадают с главными направлениями перевозок в межрегиональном сообществе внутри России, в районе тяготения

этих же транспортных потоков сосредоточено более 80% населения и промышленного потенциала РФ.

Перечислим основные транспортные направления на этих осях:

По оси Север — Центр — Юг: Москва — Волгоград — Астрахань; Москва — Ростов-на-Дону — Новороссийск; вод-

ные маршруты бассейна рек Волги и Дона с обеспечением выхода в Балтийское, Белое, Черное и Каспийское моря;

По оси Запад — Центр — Восток: развитие транспортного направления — МТК № 2 от Москвы на Нижний Новгород через Екатеринбург в сторону Дальнего Востока с выходом на транспортные коммуникации Юго-Восточной Азии.

Динамика объемов экспортной и импортной торговли России со странами Европы и Азии в рамках МТК «Север–Юг» представлена на рис. 1, 2.

Проводимый ЕС курс на расширение транспортных связей со странами Восточной Европы, Средней Азии и Закавказья с включением в МТК дополнительных сухопутных, воздушных и внутренних водных путей затрагивает экономические интересы России. Кро-

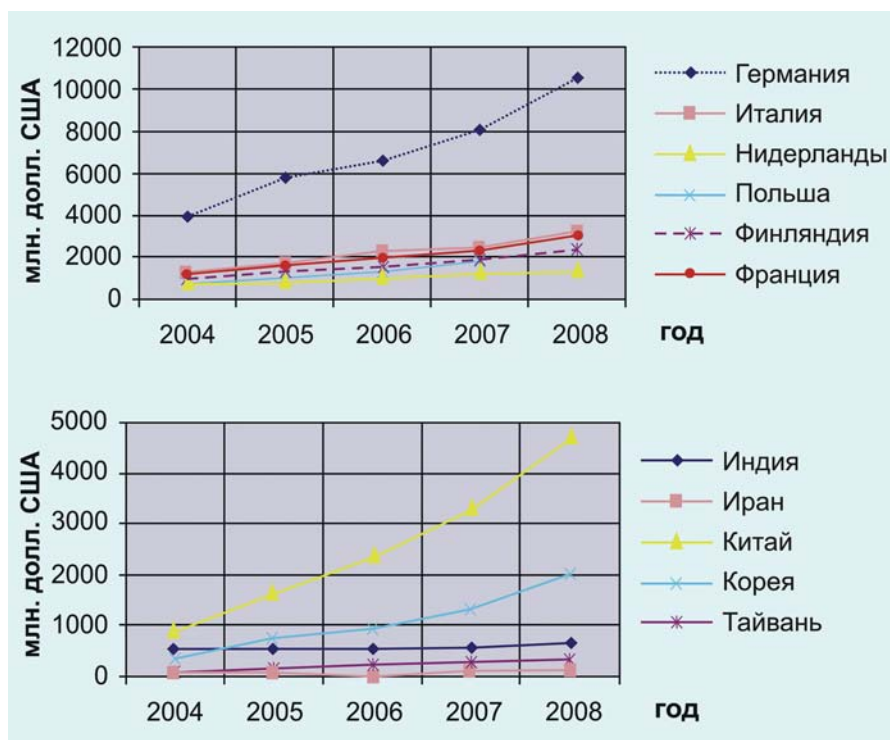


Рис. 1. Объемы экспортной торговли России со странами Европы и Азии в рамках МТК «Север–Юг»

ме того, правительства ряда государств, создав альянсы при поддержке ЕС и других организаций, стали инициировать ряд крупных международных проектов, предусматривающих транспортировку грузов евразийской торговли в обход территории России.

Основными конкурентами МТК, проходящих по территории России, следует считать:

- ТРАСЕКА: Восточная Европа (коридоры 4, 7, 8, 9) — через Черное море — Кавказ — через Каспийское море — Центральная Азия;
- Центральный коридор: Юго-Восточная Европа (коридор 4) — Турция — Иран — Центральная Азия — Китай (данное направление включено в Южный, как ответвление);
- Южный коридор: Юго-Восточная Европа (коридор 4) — Турция — Иран — Южная Азия — Юго-Восточная Азия/Южный Китай;
- морской путь через Суэцкий канал.

Учитывая все возрастающие грузопотоки, на первое место выходят требования по ускоренному товародвижению, безопасности и сохранности грузов, реализации технологий перевозок «от двери к двери» и «точно в срок».

При этом за десять лет (1998–2008 гг.) только в рамках программы ТРАСЕКА было осуществлено более 50 проектов в области технической помощи и инвестиционных проектов на общую сумму более 110 млн евро. Половина этих средств, т. е. примерно 52 млн евро, была использована на реализацию инвестиционных проектов, направленных на повышение привлекательности коридора и создание благоприятных условий для транспортировки грузов. Частные инвесторы также вложили в развитие транспортной инфраструктуры стран — участниц ТРАСЕКА значительные средства в общей сумме более 1 млрд долл. США. За последние три года в развитие портов Баку (Азербайджан) и Туркменбаши (Туркмения) затрачено по 15 млн долл. США, Амирабада (Иран) — 40 млн долл. США, Актау (Казахстан) — 76 млн долл. США.

Проявляемое в последнее время стремление многих стран развивать проекты альтернативных транспортных магистралей между Европой и Азией с целью привлечения на свою территорию транзитных грузопотоков приводит к возможности перераспределения грузопотоков не в пользу России. Это требует от государства активизации деятельности, направленной на сохранение и усиление своего политического и экономи-

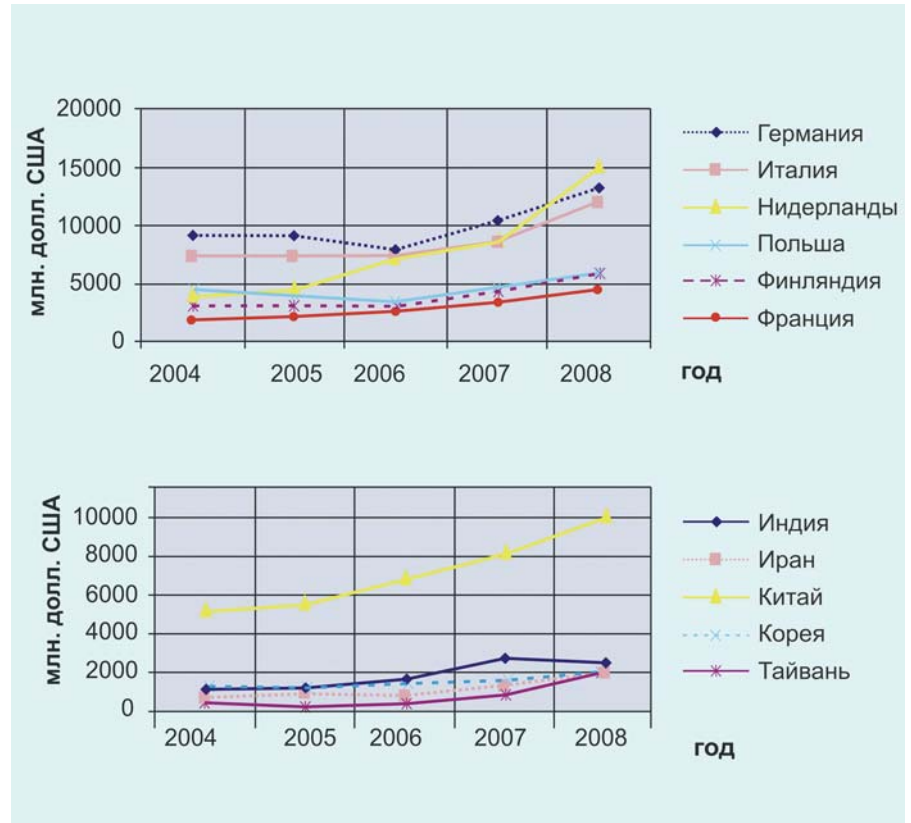


Рис. 2. Объемы импортной торговли России со странами Европы и Азии в рамках МТК «Север-Юг»

ческого влияния по многим направлениям.

Таким образом, геополитическими преимуществами и результатами усилий России по привлечению грузопотоков в меридианальном направлении между Европой и Азией могут воспользоваться страны, имеющие более развитую инфраструктуру и создавшие более благоприятные условия прохождения грузов.

С учетом высокой стоимости транспортных проектов для ускорения развития транспорта России в рамках международной системы транспортных коридоров следует воспользоваться международным опытом, а именно рекомендациями международной организации «Конференция ООН по торговле и развитию» (ЮНКТАД), в соответствии с которыми целесообразно сформировать региональные транспортно-логистические узлы, интегрированные в международные транспортные системы.

На территории России такие транспортно-логистические узлы целесообразно создавать как инфраструктурные объекты, которые состоят из универсальных видов транспорта, относящихся к МТК: железнодорожные, автомобильные и внутренние водные магистральные и внутренние водные магистральные порты, расположенные на границах

русских участков коридоров, аэропорты гражданской авиации и транспортные терминалы, размещенные в зонах коридоров и влияющие на их работу.

Учитывая существующие магистральные маршруты движения транзитных грузов на территории России, Астраханскую область следует рассматривать как транспортно-логистический узел (рис. 3).

Этому способствуют следующие условия:

- Астраханская область является пограничным регионом Российской Федерации, имеет прямой выход к Каспийскому морю и к приморским регионам Азербайджана, Ирана, Казахстана, Туркменистана;

- в Астраханской области пересекаются международный транспортный коридор «Север-Юг», соединяющий страны Европы с Ираном, странами Ближнего Востока и Индией, и транспортный коридор «Запад-Восток», имеющий выход в Казахстан, Китай, страны Средней Азии, а также в страны Европы через Черное море и Украину;

- в области имеется возможность с минимальными затратами организовать добычу и транспортировку запасов нефтегазового углеводородного сырья (запасы нефти оцениваются как 18,9% общемирового запаса, газа — 46,5%);



Рис. 3. Развитие транспортной инфраструктуры прикаспийских государств

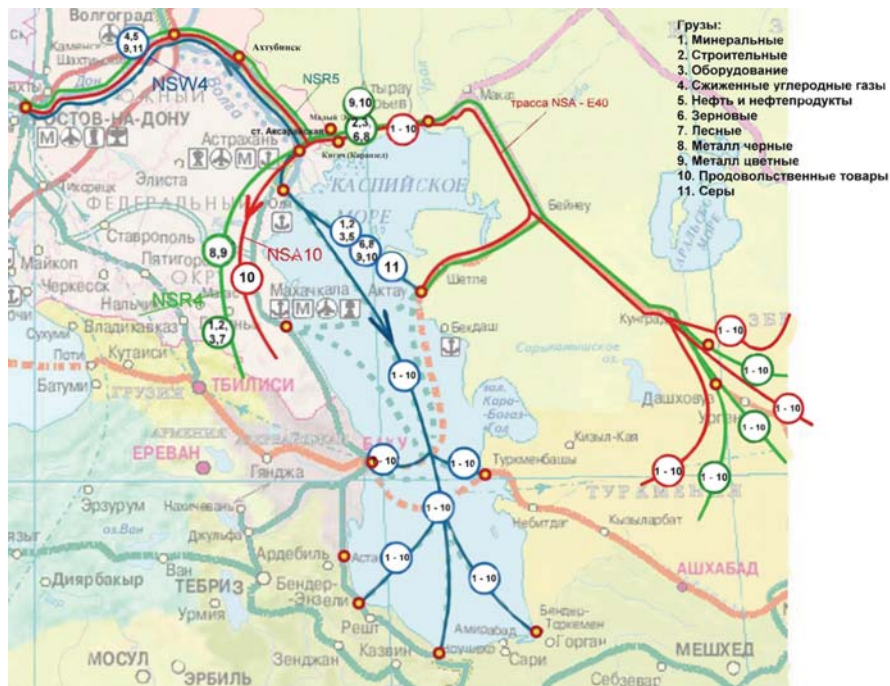


Рис. 4. Потоки грузов

- транспортный комплекс Астраханской области включает в себя инфраструктуру, состоящую из всех видов транспорта (водного, воздушного, железнодорожного, автомобильного);
- возможность одновременного использования внутренних водных и международных коммуникаций в Волго-Каспийском районе, что позволяет Астраханской области регулировать международное судоходство между Каспием, Черным и Балтийскими морями через внутренние водные пути России, в перспективе открывая их для

прохода судов под флагом иностранных государств;

- возможность интермодальной организации грузоперевозок, позволяющей наиболее эффективно сочетать все имеющиеся виды транспорта: морской, речной, железнодорожный, автомобильный и авиационный;
- Астраханская область отличается большей экономической и социальной стабильностью по сравнению с другими регионами России, примыкающими к Каспийскому морю.

Из анализа динамики грузопотоков через Астраханский транспортный

узел следует, что в течение последних лет объем грузопотоков стабилизировался на отметке 25 млн т в год. С учетом общей тенденции роста грузопотоков через другие прикаспийские государства сложившаяся ситуация свидетельствует об исчерпании пропускной способности транспортной инфраструктуры в Астраханской области. Недостаточно развитые транспортные коммуникации представляют собой сдерживающий фактор в развитии грузопотоков.

Кроме того, сдерживающими факторами выступают:

- недостаточное финансирование развития транспортной инфраструктуры Астраханской области в рамках ФЦП «Модернизация транспортной системы России»;
- высокая степень износа объектов транспортной инфраструктуры;
- низкая пропускная способность и недостаточное оснащение пунктов пропуска и пограничных переходов;
- низкий уровень внебюджетных инвестиций в развитие транспортной отрасли;
- отсутствие нормативных правовых документов по развитию МТК «Север-Юг».

С целью обеспечения эффективной работы транспортного комплекса Астраханской области по обслуживанию существующих и транзитных грузопотоков необходимо создать на территории области систему распределенных транспортно-логистических центров, размещенных на ключевых транспортных направлениях. Астраханская область в силу своего уникального географического положения органично вписывается в транспортную сеть евроазиатских коридоров.

Располагая развитой транспортной инфраструктурой, морскими и речными портами, выходами через сети железнодорожных и автомобильных дорог на транспортные магистрали России, Астраханская область призвана играть ключевую роль в формировании и обслуживании существующих и потенциальных грузопотоков в рамках международного транспортного коридора «Север-Юг». Проходящие через нее транспортные коридоры создают реальную конкуренцию существующим «окружным» маршрутам, значительно увеличивают использование транзитного потенциала Российской Федерации, что имеет важное стратегическое значение для обеспечения экономической независимости России на юге страны.