

Перспективы развития транспортной системы России в свете современных тенденций развития мировой экономики

Ю. В. ЗВОРЫКИНА, докт. экон. наук, помощник министра транспорта РФ



Последние пять лет ознаменовались кардинальными изменениями в развитии мировой экономики под влиянием процессов глобализации с одной стороны, и в привязке к результатам воздействия финансового кризиса — с другой.

Государственная политика в сфере транспорта должна учитывать внешние факторы и максимально использовать сложившиеся условия для подключения российской транспортной системы в качестве моста между глобальными центрами создания грузовой базы в странах Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС) и ключевыми потребителями в Европе. На фоне повышения значения Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) в мировой политике и экономике — в странах АТЭС сейчас производится около 50%, а по прогнозам к 2015 г. будет создаваться около 60% мирового ВВП, — задача для российской транспортной системы выглядит более чем актуальной.

В РФ создана система транспортных коммуникаций, обеспечивающих более короткие дистанции транспортировки грузов и пассажиров. Однако до сих пор этот национальный ресурс используется незначительно — объем транзитных перевозок, осваиваемый транспортной сетью страны, составляет менее трети от имеющегося потенциала. А это является упущенной выгодой экономики страны. Что необходимо сделать, чтобы стимулировать транзит? Какой видят транспортную картину мира наши зарубежные партнеры?

Европейский союз и Россия ищут взаимовыгодные пути сотрудничества. Транспорт может стать одним из самых перспективных направлений взаимодействия. В начале декабря этого года в Брюсселе состоится очередной саммит Россия–ЕС, на котором запланировано подписание документов «Партнерства для модернизации». Обсуждение сотрудничества в сфере транспорта будет идти в рамках действующих групп

Транспортного диалога. В качестве практического инструмента реализации транспортных проектов европейские коллеги видят создание секретариатов по ключевым транспортным направлениям — осям. Например, в октябре 2009 г. в Неаполе, в рамках конференции «Будущее Трансевропейских транспортных сетей: построение мостов между Европой и соседними государствами» главами транспортных ведомств России, Норвегии, Белоруссии, Европейского сообщества в лице: Дании, Эстонии, Финляндии, Германии, Латвии, Литвы, Польши, Швеции был подписан меморандум, устанавливающий механизм учреждения партнерства по транспорту и логистике «Северного измерения». Работа по созданию партнерства еще не завершена, но уже поступают инициативы его участников по проектам. Так, Норвегия предлагает создать единый северный контейнерный узел на базе четырех портов: Киркинес, Архангельск, Мурманск, Нарьян-Мар.

Проанализировав документы стратегического планирования в сфере транспорта стран ЕС, мы видим четкий ориентир на концентрацию грузовой логистики внешнеэкономических операций в морских портах, причем транспортные узлы становятся центрами дистрибуции товарной базы. Именно такой подход в территориальном планировании производственной базы используют и страны АТЭС. Критерием размещения основных производств этих стран является удаленность не более чем на 100 км от морского транспортного узла.

Россия тоже активно участвует в формировании международных транспортных коридоров Европа — Азия, прорабатываются проекты создания мультимодальных транспортных узлов.

Инвестиционную привлекательность транспортной системы в этом регионе повысит развитие особых экономических зон портового типа. Уже принято решение о создании особых экономических зон в морских портах в Хабаровском крае (Советская Гавань) и Мурманске.

Благоприятное геополитическое положение РФ в треугольнике основных центров мирового экономического развития Европа — Северная Америка — Азия предопределяет ее существенную роль в обеспечении политических, культурных и прежде всего торгово-экономических связей между этими регионами.

Одним из приоритетных направлений формирования евроазиатских транспортных коридоров является развитие перевозок по Северному морскому пути. Использование этого транспортного маршрута при современных условиях развития техники и новых возможностях навигационных систем становится все более привлекательным.

Так, например, расстояние на маршруте Роттердам — Йокогама при использовании Северного морского пути составит 7 тыс. 345 морских миль, тогда как через Суэцкий канал — 11 тыс. 205 морских миль. Разница — 3 тыс. 860 морских миль, или 34%.

В этом году впервые в российской истории осуществлен транзитный коммерческий переход по Северному морскому пути крупнотоннажного танкера арктического ледового класса «СФК Балтика». Танкер вышел в рейс из порта «Мурманск» 14 августа с грузом 117 тыс. т газового конденсата и 6 сентября прибыл в порт назначения «Нинбо» (Китай).

Таким образом, подтверждена жизнеспособность и рентабельность регулярной доставки энергоносителей из бассейна Баренцева и Карского морей на рынки Азиатско-Тихоокеанского региона по Северному морскому пути.

По оценкам экспертов объем перевозок по этому маршруту может достигать 5 млн т в восточном направлении и



2–3 млн т в западном направлении, более оптимистичные эксперты оценивают потенциал годового объема перевозок как 30 млн т.

Для решения этих задач активизируются работы по созданию современной транспортной системы в арктической зоне Дальнего Востока и транспортному использованию Северного морского пути с модернизацией портовой инфраструктуры и обустройством пунктов пропуска через государственную границу для обеспечения международных транспортных сообщений. Развитие инфраструктуры Севморпути предусматривает модернизацию базовых портов, улучшение ледокольного, гидрографического, аварийно-спасательного и гидрометеорологического обеспечения, совершенствование системы связи. Опорную береговую инфраструктуру северо-восточной части Северного морского пути сформируют такие морские порты, как Хатанга, Тикси, Певек, Анадырь и Петропавловск-Камчатский.

Основой безопасности судов в ледовых условиях Северного морского пути является ледокольный флот.

Атомные ледоколы построены главным образом в 80-е — 90-е годы, линейные дизель-электрические ледоколы — в 70-е — 80-е годы. С учетом выработки основного и продленного ресурсов к 2020 г. 80% подлежат выводу из эксплуатации. Решается задача обновления ле-

докольного флота. За счет средств федерального бюджета закончено проектирование атомного ледокола нового поколения мощностью 60 МВт, дизель-электрического ледокола мощностью 25 МВт.

Развитие арктического транспортно-го флота осуществляется по планам и за счет средств судоходных и ресурсодобывающих компаний. До 2020 г. ожидаются поставки около 60 судов, из них 18 танкеров.

Необходима разработка новых, включая транзитные, маршрутов в Арктике, включение Северного морского пути в систему международных транспортных коридоров при сохранении за этой магистралью юрисдикции РФ. Совершенствуется система законодательного регулирования, подготовлен законопроект «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания по трассам в акватории Северного морского пути».

В Дальневосточном бассейне действуют 28 из 64 российских морских портов. Более 75% грузооборота выполняют основные порты, расположенные в Хабаровском и Приморском краях. Восточный, Находка, Владивосток и Ванино входят в десятку самых крупных портов России, являются главными элементами железнодорожно-морских транспорт-

ных узлов. Приоритетным будет создание современных мощностей для переработки контейнеров и генеральных грузов, а также высокомеханизированных и автоматизированных комплексов по переработке массовых навалочных и наливных грузов.

Будут обеспечены специализация морских портов, создание эшелонированных портов, включающих удаленные железнодорожные узлы и транспортно-логистические комплексы, позволяющие осуществлять эффективную переработку и распределение генеральных грузов. Производственные мощности портов вырастут более чем на 200 млн т.

Важной задачей является обеспечение конкурентоспособности доставки грузов и пассажиров в Сибири и на Дальнем Востоке. В настоящее время заканчивается разработка новой концепции развития транспортного узла «Восточный–Находка». Основные мероприятия данного проекта следующие:

- развитие порта «Восточный» как международного контейнерного хаба;
- развитие порта «Находка» как крупного порта для генеральных, тарноштучных грузов, включая контейнеры;
- развитие международного транспортного коридора «Приморье-1».

Именно регионы Сибири и Дальнего Востока могут стать связующим звеном между Европой и Азией. Поэтому для

нас имеет большое значение развитие всех видов транспорта. Основой железнодорожной составляющей моста из Европы в Азию является международный транспортный коридор «Транссиб» — мощная двухпутная электрифицированная железнодорожная линия, оборудованная современными средствами информации и связи. Магистраль обслуживает регионы, где сосредоточено более 50% промышленного потенциала страны, добывается более 65% производимого в России угля, осуществляется 20% нефтепереработки и 25% выпуска деловой древесины. Технические возможности Транссиба позволяют сейчас перевозить ежегодно 100–120 млн т грузов в год, в том числе 300 тыс. контейнеров TEU.

С целью развития транспортной инфраструктуры железнодорожного транспорта на территории Сибирского и Дальневосточного федеральных округов реализуется ряд крупных инфраструктурных проектов. Необходимо отметить проект строительства Кузнецовского тоннеля с подходами. В 2010 г. в этот проект инвестировано более 4 млрд рублей. Строительство тоннеля позволит устранить имеющиеся серьезные инфраструктурные ограничения

в направлении портов «Ванино» и «Советская Гавань».

Проект строительства железнодорожной линии Кызыл — Курагино осуществляется в увязке с освоением минерально-сырьевой базы Республики Тыва.

В целях решения проблемы дальнейшего развития товарных и транспортных потоков в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке проведена работа по актуализации «Стратегической программы развития Байкало-Амурской железнодорожной магистрали на перспективу до 2020 года» с учетом вероятных сценариев развития экономики Сибирского и Дальневосточного федеральных округов, развития межрегиональных и международных экономических связей. Промедление в развитии таких магистралей, как Транссиб, БАМ, и дальневосточных портов России содержит очевидные потенциальные вызовы для России на фоне стремительного развития соответствующей транспортной сети в КНР (Ляньюнган — Урумчи — Алашанькоу — Дружба), связывающей китайские порты на восточном побережье с Центральной Азией и далее с Европой.

Существенные сдвиги происходят и в развитии автомобильного транспорта. В 2010 г. завершено строительство Фе-

деральной трассы Чита — Хабаровск, автомобильной артерии, связывающей центральную часть РФ с ее восточными границами. Это транспортный проект, приоритетный для Дальневосточного и Сибирского федеральных округов. Трасса проложена по территориям Забайкальского края, Амурской и Еврейской автономной областей. Она связала дорожную сеть Дальнего Востока с опорной сетью дорог страны, стала составным звеном самой протяженной в мире государственной автомагистрали Санкт-Петербург — Москва — Владивосток (около 10 тыс. км). Таким образом, будут налажены регулярные транзитные перевозки как от берегов Балтики до Тихого океана, так и из Приморья и стран АТР в страны Западной Европы.

Стратегическое значение имеет грандиозное строительство в Приморском крае, во Владивостоке, в рамках подготовки к проведению в 2012 г. саммита АТЭС. Саммит может стать стартовой площадкой для инициатив создания новой системы товародвижения, позволяющей всем участникам внешнеэкономической деятельности оптимизировать транспортную составляющую в цене товара.

ОФИЦИАЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ РОССИЙСКОЙ АКАДЕМИИ ТРАНСПОРТА

TRANSPORT
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Российская академия транспорта **пгупс**

О ЖУРНАЛЕ
Главные задачи журнала - способствовать объединению всех направлений Транспортного комплекса РФ, освещать проблемы развития отечественной транспортной системы и продвигать достижения российской транспортной науки.

НОВОСТИ
Последние статьи **SeaNews** :
06.03 12:38 Яркие и уникальные .
06.03 11:21 Россия вводит новые протекционистские меры .
06.03 10:29 Туапсе принял Раматах – первый после долгого перерыва (фото) .
06.03 09:23 Второй «скиф» встанет на линию (фото) .
06.03 09:09 Бундесвер поймал пиратов (фото) .
06.03 08:21 Maersk Line примет новые суда .
06.03 08:17 Китайские порты ушли в минус .
05.03 17:49 Свалочный гигант мавр (фото) .

В НОВОМ НОМЕРЕ

ТЕМЫ НОМЕРА
Инновационный путь развития транспортной отрасли России.

Сайт для специалистов
www.rostransport.com

Вы можете разместить автоматический SeaNews на своей WWW-странице по подробностям .

Политика безопасности аэропортов
Как обустроить систему морского образования в Ро