

Транспортная инфраструктура в развитии интеграционных процессов на Северо-Западе России

С.Б. Савельева

Экономический факультет МГТУ, кафедра национальной экономики

Аннотация. Статья посвящена проблемам и возможностям использования транспортной инфраструктуры Северо-Западного федерального округа в развитии межрегиональных интеграционных процессов. Рассматриваются задачи, которые необходимо решить при развитии различных видов транспорта в регионе, что, в конечном итоге, будет способствовать переходу региона на траекторию устойчивого развития.

Abstract. The paper considers the problems and possibilities of using the transport infrastructure of the North-Western federal district in the inter-regional integration processes. The problems of different kinds of the region transport stimulating the stable development of the whole district have been analyzed.

1. Введение

На эволюцию экономического пространства России возрастающее влияние будут оказывать глобальные процессы. Курс неограниченной экономической открытости не даст внутренним интеграционным силам противостоять разнонаправленным внешним притяжениям, разрывающим его экономическое пространство. Поэтому для сохранения экономической целостности необходимо активно защищать внутренний рынок. С учетом глобальной перспективы главной для субъектов Российской Федерации становится проблема: какую роль, активную или пассивную, они будут играть в объединении экономических пространств, эффективно защищая при этом свои экономические интересы.

Территория Северо-Западного федерального округа (СЗФО) неоднородна, с определенной долей дезинтегрированности и множеством внутренних деформаций. Перелом негативных тенденций и устойчивая прогрессивная эволюция может быть осуществлена при реализации стратегии территориального социально-экономического развития, которая включает в себя реализацию программ, нацеленных на качественные изменения в социально-экономической сфере, выход регионов на траекторию устойчивого развития. Такая стратегия должна ориентироваться на использование региональных преимуществ и перспективы экономической межрегиональной интеграции. Возобновление экономического роста возможно на качественно новой основе. Возникает насущная необходимость в смене технологических укладов, в новых научно-технических прорывах; ужесточении экологических требований; переходе к постиндустриальному информационному обществу с особыми функциями различных регионов.

2. Транспортные коммуникации СЗФО и их роль в развитии интеграции

СЗФО, его транспортные коммуникации, коридоры развития имеют благоприятные перспективы. Среди приоритетных проектов мирового значения, которые непосредственно взаимосвязаны с территориями СЗФО, следует отметить:

- сооружение второго Транссибирского железнодорожного хода – Северо-Сибирской магистрали, восточным участником которой станет БАМ, на западе будут созданы выходы к портам Баренцева и Балтийского морей;

- развитие Северного морского пути – наиболее короткого маршрута между северными акваториями Атлантического и Тихого океанов, соединяющего Европу с Восточной Азией и Северной Америкой. Порты Арктики и Северный морской путь открывают России прямые выходы на важнейшие мировые рынки. Это основа международного сотрудничества в Баренцевом Евро-Арктическом регионе;

Процессу интенсивного формирования трансконтинентальных транспортных коридоров во многом способствуют наметившиеся тенденции переориентации географии внешнеторговых связей и транспортных потоков. Появляются во многом альтернативные варианты прохождения трансконтинентальных транспортных коридоров. В этих условиях проблема привлечения грузопотоков на отечественную транспортную сеть приобретает особую актуальность.

В этом случае наименее выгодный вариант – выступать исключительно в качестве транзитного пространства, которое международные перевозчики могут преодолевать быстрее и дешевле. Такое использование коммуникаций будет приносить некоторые экономические выгоды, но принципиальных изменений в экономику принести не сможет. Более весомым является участие в техническом

обеспечении строительства и эксплуатации коммуникаций (производство железнодорожных локомотивов и подвижного состава, строительство арктических судов нового поколения, производство телекоммуникационного оборудования и т.п.). При этом под воздействием трансроссийских коммуникаций на прилегающих территориях будут создаваться новые коридоры развития, включая освоение новых природных ресурсов и размещение производств по переработке перемещаемых грузов.

Регион имеет разнообразные экономические характеристики, в соответствии с ними и свои собственные потребности относительно развития транспортного сектора.

Одним из приоритетных направлений развития транспортной инфраструктуры Северо-Западного федерального округа должно явиться развитие интермодальных транспортных услуг. Интермодальная переработка грузов составляет важный элемент в предложении транспортных услуг. Это в значительной мере связано, во-первых, с правильной организацией грузоперерабатывающего пространства и, во-вторых, с эффективными транспортными средствами, чтобы избежать затора в пункте интермодальной смены транспортного средства. В целом интермодальные услуги предоставляются вдоль оси север-юг, особенно между Санкт-Петербургом и Москвой. В то же время необходимо усилить широтные интермодальные возможности между восточными и западными территориями региона, например, Череповцом, Вологодой и Санкт-Петербургом.

Поэтому, например, для субъектов западной части Северо-Западного региона (Санкт-Петербург, Ленинградская, Псковская и Новгородская область) главным приоритетом будет развитие 9-го интермодального коридора, включая развитие сопутствующей портовой инфраструктуры и интермодальных комплексов для увеличения объемов экспортно-импортных грузопотоков (сырье и переработанные грузы) потребительских грузов в крупных городских центрах. У субъектов на севере и востоке региона (Карелия, республика Коми, Мурманская, Архангельская и Вологодская области и Ненецкий автономный округ) главным приоритетом является развитие условий и мощностей для совершенствования перевозок сырья к местам переработки, транспортировки экспортных грузов.

Наряду с развитием и совершенствованием транспортной инфраструктуры, используемой для перевозок грузов и пассажиров, при формировании международных транспортных коридоров (МТК) должен рассматриваться комплекс вопросов по совершенствованию транспортных средств, унификации укрупненных грузовых единиц, повышению эффективности перевозок грузов и пассажиров, применению прогрессивных технологий перевозок, реформированию и развитию системы операторов и экспедиторов, обеспечению безопасного функционирования транспорта, развития навигационных и телематических систем (*Разработка проекта...*, 2000).

Основные задачи, стоящие при развитии различных видов транспорта в регионе, заключаются в следующем.

Железнодорожный транспорт. Железная дорога должна оставаться основным инструментом грузоперевозок на дальние расстояния. Эта задача, в частности, актуальна для навалочных грузов, но также относится и к общим грузам, металлоизделиям и продуктам деревообработки при перевозках на расстояния свыше 300 км. Это особенно важно для Транспортного Коридора № 9 (в части Хельсинки – С.-Петербург – Москва), в котором железная дорога теряет свою долю на рынке транспортных услуг в пользу автомобильного транспорта. В целом по стране складывается благоприятная ситуация для развития взаимодействия железных дорог с портами. Наблюдается устойчивый рост по сырьевым грузам, а также по продукции химической промышленности (химикаты, минеральные удобрения), бумаге, строительным грузам. Но максимальный прирост перевезенных на отечественные морские порты грузов был отмечен на территории СЗФО, его доля в общероссийском грузопотоке на порты составила 34 %. Гибкая тарифная политика на российских железных дорогах создает благоприятные условия для перевозки массовых грузов, и эта тенденция, вероятнее всего, сохранится.

Железная дорога должна предложить приемлемый уровень услуг по перевозке пассажиров на расстояния до 800 км, чтобы удержать долю на рынке услуг и удовлетворить как экономические, так и социальные нужды населения региона. Данная задача должна включать предложения по увеличению скоростей и улучшению качества услуг на основных пассажирских маршрутах.

В Псковской области спроектировано сооружение участка магистральной железной дороги, который в случае реализации будет представлять собой самый короткий магистральный железнодорожный путь на маршруте Санкт-Петербург – Псков – Вильнюс – Калининград.

Автомобильный транспорт. Главным приоритетом должны остаться содержание существующей сети автодорог и развитие и новое строительство стратегических федеральных дорог. Эти стратегические направления охватывают те участки существующей сети федеральных дорог, которые несут на себе наиболее тяжелые грузопотоки, а также будущие восточно-западные направления.

В черте городских территорий необходимо создание центров перераспределения грузов, позволяющих более тяжелым грузовикам перегружать свой груз, который должен перемещаться через

центр города транспортными средствами меньшего размера, что может способствовать уменьшению движения крупных грузовиков по городским территориям.

Внутренний водный транспорт (ВВТ). Доля перевозок на дальние расстояния по системе внутренних водных путей, как часть общего грузопотока на дальние расстояния по всем видам транспорта, должна увеличиться, по трем причинам:

- ВВТ в меньшей степени воздействует на окружающую среду, чем другие виды транспорта.
- Сегодня затраты на транспортировку посредством ВВТ гораздо меньше, чем другими видами транспорта.
- В долгосрочной перспективе для ВВТ потребуется гораздо меньше инфраструктурных инвестиций, чем для развития других видов транспорта, в особенности автомобильного, поскольку сейчас имеются значительные резервные мощности ВВТ. Система ВВТ должна поддерживаться федеральными и региональными властями.

Необходимо содействие экспортно/импортным грузопотокам с помощью судов "река-море". Требуется создать условия для того, чтобы российские суда "река-море", ныне действующие за рубежом, снова работали в России.

Морской транспорт. Регион должен предложить современные портовые услуги в области переработки, хранения, таможенной очистки, транзитного времени и т.д.

Порты СЗФО должны быть в состоянии успешно конкурировать с балтийскими альтернативами (страны Балтии, Финляндия) для того, чтобы увеличить свою долю на рынке данных услуг. Это будущее увеличение объемов может потребовать создания новых мощностей в Усть-Луге, Приморске и Выборге. Однако важно избежать создания избыточных мощностей, и данное направление должно быть сбалансировано с развитием портов в Мурманске и Архангельске (Кузнецова, 2000).

Следует направить значительные средства на модернизацию портов. Материально-техническая база портов сильно изношена. Интенсивная эксплуатация в условиях агрессивной морской среды и ледового режима, а также слабая база для проведения ремонтно-восстановительных работ привели к значительному физическому и моральному износу портовых сооружений. Большинство арктических портов не соответствуют современным требованиям, а порты Амдерма и Хатанга находятся в аварийном состоянии.

Если в основных портах крытые склады по размерам, конструкциям и техническому состоянию отвечают современным требованиям хранения груза, то в большинстве малых портов склады старые и ветхие, что не позволяет механизировать складские операции. Требуется их расширение и капитальный ремонт. Расширения требуют открытые складские площадки контейнерных комплексов в Архангельске, Мурманске и Санкт-Петербурге. Недостаточно складов для скоропортящихся и санитарно-опасных грузов.

Большинство портов нуждается в техническом перевооружении, обновлении оборудования. В портах не хватает специальных машин (погрузо-разгрузочных, машин для внутритрюмных работ и др.), а имеющиеся в наличии не отвечают современным требованиям.

В перспективе ожидается поступление в страну крупногабаритного и тяжеловесного оборудования для переоснащения промышленных и горнодобывающих предприятий, нефтяных и газовых промыслов. Однако порты СЗФО не готовы к качественной работе с такими грузами.

Нарастающая конкуренция со стороны портов прибалтийских стран требует постоянной модернизации портовых мощностей, развития транспортной инфраструктуры, инвестиций в строительство новых терминалов и замены устаревшего оборудования. Особенно остро стоит вопрос по перевалке нефти и нефтепродуктов. Необходимо развивать имеющиеся нефтяные терминалы и строить новые комплексы на Балтике.

Необходимо разработать такие законодательные, таможенные и нормативные процедуры, связанные с портами, которые позволяли бы им служить интересам российского рынка, с помощью административных мер способствовать повышению конкурентоспособности российского торгового флота на мировом рынке.

Интермодальные узлы. Создать в российской части Финского залива нормально работающую и надежную систему интермодальных соединений морского, железнодорожного и автотранспорта, предлагающих конкурентоспособные услуги, безопасность и уровень цен, сравнимые с мономодальными услугами автотранспорта.

Воздушный транспорт. Усилить международную функцию аэропорта Пулково. Избежать избыточных капиталовложений в амбициозные проекты других международных аэропортов. Они должны быть способны принимать достаточное количество международных рейсов, но не нацеливаться полностью на работу в качестве международных аэропортов. Обеспечить доступ воздушного транспорта в отдаленные районы, до которых невозможно добраться другими видами транспорта. Обеспечить стандарты безопасности в соответствии с международными нормами. Это относится и к авиапарку и инфраструктуре аэропортов.

Особое внимание должно быть уделено преодолению тенденций дивергенции (усиления неоднородности) и дезинтеграции (ослабления связанности) экономического пространства СЗФО. Негативная тенденция "дивергенция-дезинтеграция" должна смениться на "конвергенцию-интеграцию". Подобная ориентация приведет к укреплению не только межрегиональных связей в СЗФО, но и послужит укреплению стабильности страны, защитит внутренний рынок.

Северный морской путь (СМП) является важнейшей частью инфраструктуры экономического комплекса Крайнего Севера и связующим звеном между российским Дальним Востоком и западными районами страны. СМП объединяет в единую транспортную сеть крупнейшие речные артерии Сибири, сухопутные, воздушные и трубопроводные виды транспорта. Для некоторых районов арктической зоны – Чукотки, островов арктических морей и ряда населенных пунктов побережья Таймырского (Долгано-Ненецкого) автономного округа – морской транспорт является единственным средством перевозок грузов и жизнеобеспечения населения. На направлении Мурманск – Дудинка осуществляется круглогодичная навигация в целях обеспечения деятельности Норильского ГМК. СМП – это единственный экономически реалистичный путь к природным кладовым российского Севера, Сибири и Дальнего Востока. СМП является альтернативным и кратчайшим водным путем между портами Европы и стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Не снижается роль СМП в обеспечении национальной безопасности России в Арктике.

На СМП действуют: транспортный флот; линейные, вспомогательные и портовые ледоколы; лоцмейстерские и гидрографические судна; спасательный и природоохранный флот; морские порты и другие объекты берегового хозяйства; навигационно-гидрографическое, гидрометеорологическое и авиационное обеспечение, радиосвязь; аварийно-спасательная служба; базы снабжения и технического обслуживания флота; органы управления морскими операциями (Администрация СМП, штабы морских операций, службы ледокольного флота Мурманского и Дальневосточного морских пароходств); операторы перевозок по СМП: Мурманское, Северное, Арктическое, Дальневосточное, Приморское морские пароходства и судоходная компания "Лукойл-Арктик-Танкер".

По поручению правительства Российской Федерации от 19 октября 1999 г. разработана Концепция развития Северного морского пути, которая определяет на период до 2015 г. цели, задачи, принципы и основные направления стабилизации, устойчивого развития и коммерческого использования СМП в условиях рыночной экономики с учетом транспортного обеспечения социально-экономического развития арктической зоны, выполнения потенциальных крупномасштабных экспортных, транзитных и каботажных перевозок, охраны окружающей среды и укрепления национальной безопасности России в Арктике.

Следует отметить, что СМП проходит через Атлантический и Северный Ледовитый океаны, обеспечивая связь Тихого и Атлантического океанов, объединяет 27 субъектов РФ.

С 1991 г. российский СМП стал официально открыт для международного плавания. Использование СМП позволяет осуществить перевозку грузов на 10 суток быстрее, чем по трассам Индийского океана. Экономия за рейс (для груза 200 тыс. тонн) составит 500 тыс. долл., а возможный ежегодный объем перевозок – 10-15 млн тонн.

Транзит грузов по СМП имеет значительный интерес, в частности, для Японии, которая имеет виды на перевозку радиоактивных материалов из Западной Европы Северным морским путем. Федерация энергетических предприятий Японии уже прорабатывает этот вопрос с российскими операторами СМП.

В этих условиях чрезвычайно актуален вопрос согласования оборонной и хозяйственной деятельности в акватории СМП.

Дальнейшее развитие Северного морского пути связывается с освоением морских месторождений нефти и газа в акватории континентального шельфа. Прогнозируется увеличение грузопотоков в связи с освоением Тимано-Печорской нефтегазоносной провинции. Объемы перевозок должны будут составить 8 млн тонн уже в 2005 г. Пропускная способность СМП в круглогодичном навигационном цикле и прогноз роста грузопотоков за счет вывоза сырой нефти дает возможность выполнить количественную оценку потребности в линейных ледоколах.

Зависимость хозяйственной деятельности в Арктике от динамики грузооборота на трассах СМП достаточно полно исследована в (*Хозяйственная деятельность...*, 2002).

Дальнейшее развитие хозяйственной деятельности регионов Севера России связывают с интенсификацией геологоразведочных работ на шельфе Европейской Арктики и освоением нефтяных и газовых месторождений в этом регионе. В этом аспекте следует особо выделить судостроительный комплекс г. Северодвинска, основу которого составляют два крупнейших объединения – ФГУП машиностроительное предприятие "Звездочка" и ФГУП "Северное машиностроительное предприятие" ("СевМаш"), обладающие крупнейшими в регионе производственными мощностями, уникальными техническими возможностями и высококвалифицированным персоналом.

В настоящее время эти предприятия, помимо заказов Министерства обороны, работают и для предприятий нефтегазовой промышленности, в том числе и зарубежных, а также по заказам рыбодобывающих и рыбоперерабатывающих предприятий региона.

Таким образом, в регионе Западной Арктики и основных портах захода Северного морского пути создана и до настоящего времени более или менее эффективно работает мощная судостроительно-судоремонтная инфраструктура, способная технически обслуживать объекты морехозяйственного комплекса.

Освоение нефтяных и газовых месторождений позволит загрузить мощности судостроительных заводов, создать на их основе техническую базу для проектирования, строительства и обслуживания парка судов и буровых установок, трубопроводов и другого оборудования.

В связи с этим в рамках Федеральной целевой программы "Реформирование и развитие оборонно-промышленного комплекса на период до 2006 г." была выработана "Комплексная программа научно-технического сотрудничества на 2002-2010 годы по созданию и серийному выпуску нового поколения судов надводного и подводного флотов, технологического оборудования и систем приборной техники для разведки и промышленного освоения месторождений углеводородного сырья". Решающее значение для осуществления научно-технического сотрудничества имеют разработка и реализация предприятиями Российского агентства по судостроению, Министерства энергетики РФ, Министерства природных ресурсов РФ, Министерства промышленности, науки и технологий и ведущими нефтегазовыми компаниями России конкретных планов создания и серийного выпуска новой техники в соответствии с государственными приоритетами развития судостроительной промышленности и топливно-энергетического комплекса. Поскольку именно регион Европейской Арктики является наиболее перспективным в нефтегазоносном отношении и имеет развитую транспортную инфраструктуру, то именно предприятия данного региона были выбраны в качестве базовых для реализации Комплексной программы. В частности, ФГУП "Севмаш" и работающий на его основе Центр атомного судостроения были утверждены в качестве генерального подрядчика для строительства морских нефтяных платформ.

Предусматривается создание технических систем и комплексов морской техники для разведки и промышленного освоения нефтегазовых месторождений на шельфе. Будут также решаться задачи, связанные с обеспечением мобилизационной готовности структурных подразделений ВМФ.

Следует подчеркнуть, что имеются возможности мобилизационного взаимодействия и гражданской кооперации флотов в сфере обеспечения безопасности на морском транспорте.

Одним из важнейших научно-практических результатов этой деятельности стало формирование информационно-технологической инфраструктуры навигационно-гидрографического и гидрометеорологического обеспечения (НГГМО), уникальной по своим возможностям и ресурсам.

Система НГГМО месторождений на арктическом шельфе представлена в виде совокупности функциональных подсистем:

- обеспечение навигационной безопасности и управления морским и воздушным движением;
- обеспечение безопасности и расчетных режимов функционирования технологических комплексов в различных гидрометеорологических условиях;
- сопряжение с автоматизированными комплексами управления месторождений.

Основой системы НГГМО являются отечественные технические средства, которые в полной мере удовлетворяют требованиям к навигационному обеспечению морских и воздушных перевозок.

Кроме того, имеется возможность двойного применения парка геофизических, геологоразведочных и вспомогательных специализированных судов. Например, использование геофизическими судами их мощного акустического вооружения и систем дальнего обнаружения локальных объектов в водной толще в низкочастотной области.

Следует подчеркнуть необходимость организации регионального информационного центра системы морепользования, что позволит создать единую инфраструктуру (информационную и береговую) для обеспечения военно-морской, научной и хозяйственной деятельности в акватории Европейской Арктики и на трассах Северного морского пути.

3. Заключение

Анализ транспортной инфраструктуры СЗФО позволяет утверждать, что для ее развития имеются благоприятные перспективы. Это, прежде всего, относится к развитию интермодальных транспортных услуг, созданию новых коридоров развития. В решении этих вопросов важную роль играют железнодорожный, морской и воздушный транспорт, автотранспорт.

Вместе с тем в этой сфере имеются серьезные проблемы, связанные с необходимостью совершенствовать транспортные средства и техническую базу вышеназванных отраслей. Необходима рациональная организация и эффективное взаимодействие всех составных компонентов транспортной

инфраструктуры региона, поскольку это имеет существенное значение для интеграции регионального хозяйства и осуществления межрегиональных и международных связей.

Литература

- Кузнецова О.** Федеральные округа России: социально-экономическое развитие в 1996-1999 гг. *Вопросы экономики*, № 10, с.49-73, 2000.
- Разработка проекта федеральной целевой программы "Развитие международных транспортных коридоров". Материалы Министерства транспорта РФ, 2000.
- Хозяйственная деятельность в Арктике и грузопотоки Северного морского пути. Отв. ред. В.С. Селин. *Апатиты, изд-во КНЦ РАН*, 147 с., 2002.