

УДК 656(571.14)

М.В. ПАК (Сибирский государственный университет
путей сообщения, г. Новосибирск)

СТРАТЕГИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ И РАЗВИТИЯ ПОЛИТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ СИБИРИ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ

В статье приведены перспективные направления развития политранспортной системы Сибири и Дальнего Востока, а также инфраструктуры при перевозке массовых грузов.

Транспорт, как перспективная отрасль развития экономики, занимает сегодня особое место в структуре народного хозяйства Сибирского федерального округа (далее — СФО). Через СФО проходят основные транзитные потоки России из европейской части страны в азиатскую.

По данным Окружного информационного центра, доля СФО в общей протяженности железных дорог России составляет 17,5 % (2-е место); автомобильных дорог (общего и ведомственного пользования) России — 16,8 % (3-е место) и судоходных внутренних водных путей России 29,7 % (1-е место).

Посредством политранспортной системы осуществляются экспортные и импортные операции, устанавливается международное сотрудничество и формируются мирохозяйственные связи со странами мира. Это обуславливает актуальность исследования взаимодействия видов транспорта с целью развития политранспортной системы Сибири.

Теоретической базой исследования являются следующие основополагающие документы: Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 г., Стратегия экономического развития Сибири до 2020 г., Стратегия социально-экономического развития Новосибирской области на период до 2025 г., Концепция развития Красноярского края до 2010 г., Стратегия развития Дальнего Востока и Байкальского региона.

Транспортная система в целом представляет собой совокупность транспортных средств, инфраструктуры и управления, функционирующих на определенной территории. Транспортная структура включает: железнодорожный, морской, речной, трубопроводный, автомобильный, воздушный, промышленный, общественный, электронный транспорт, а также транспортные узлы и транспортные коридоры. Политранспортная система (от *греч.* πολύς — многочисленный) представляет собой множество транспортных систем, состоящих из вышеперечисленных видов транспорта, используемых для внутренних, межрегиональных, а также транзитных международных перевозок.

Важное место в транспортной инфраструктуре Сибири занимает коридор «Транссиб», основу которого образуют Транссибирская магистраль, автомагистрали «Байкал», «Амур» (строящиеся в настоящее время) и «Уссури», и являющийся универсальным проводником стран Европы и Азии. Из-за недостаточного развития маршрута Китай — Россия — Европа через «Транссиб» Россия теряет ежегодно колоссальную прибыль от невозможности привлечь экспортно-импортные транзитные перевозки на свою территорию. В качестве выхода требуется строительство коридора «Китай — Россия — Европа» через паромную железнодорожную переправу на Балтийском море: Усть-Луга — порты Германии. Для этого Минтранс готов передать переправу в совместное управление

РЖД и порта Усть-Луги. В целях дальнейшего развития «Транссиба» Стратегией экономического развития Сибири предполагается завершение работ по строительству Нанчхульского тоннеля под второй главный путь в направлении Абакан — Новокузнецк, обустройство пограничных переходов на границе с Казахстаном, Монголией (ст. Наушки и Ташанта) и Китаем (станция Забайкальск), реконструкция федеральных автодорог «Байкал», «Енисей», Чита — Забайкальск — государственная граница, Тюмень — Ялуторовск — Ишим — Омск.

Северный транспортный коридор призван соединить северо-восточные районы европейской части России с Дальним Востоком — от берегов Баренцева моря до порта Ванино (Татарский пролив). Его основу образуют северо-российская евразийская магистраль: БАМ — Северо-Сибирская магистраль (Севсиб) — Баренцево море — Республика Коми — Урал (Баренцкомур).

Арктический (межокеанический) коридор простирается по Северному Ледовитому океану вдоль побережья России. В основе заложен Северный морской путь. Он предназначен для обслуживания российских регионов и обеспечения северного завоза. Здесь необходимо поддерживать глубины и габариты судового хода на эксплуатируемых участках бассейнов рек Обь, Иртыш и Енисей, а также в верховьях р. Лены.

Согласно Стратегии экономического развития Сибири надо развивать трансконтинентальные авиамаршруты Европа — Азия, Азия — Северная Америка. Для этого требуется оснащение аэропортов международного класса в крупных городах (Новосибирск, Норильск, Красноярск, Омск).

Первоочередной задачей развития инфраструктуры трубопроводного транспорта нефти остается строительство нефтепровода, который соединит Юрубчено-Тохомскую зону нефтегазонакопления с Транссибирским магистральным нефтепроводом, сооружение нефтепровода Талаканское месторождение — Верхнечонское месторождение — Ангарск. Магистральный нефтепровод от Ангарска может быть продлен в северо-восточные районы Китая и в морские порты на востоке России (Ванино, Советская Гавань, Находка).

Как отмечает Бенедикт Зачесов, д-р техн. наук, профессор, заслуженный деятель науки, первый проректор Новосибирской государственной академии водного транспорта, в Сибири три варианта развития речного транспорта согласно стратегии развития Сибири до 2020 г.: Сибирь как сырьевая база отечественного и мирового рынков; Сибирь, как территория, обеспечивающая кратчайший путь между странами Юго-Восточной Азии и Европой; Сибирь как устойчиво развивающийся субъект Российской Федерации.

Рассматривая первый вариант, необходимо отметить огромный ресурсный потенциал региона. В качестве приоритетной задачи Стратегии экономического развития Сибири предусматривается экспорт сырья за пределы региона, а также импорт промышленных и продовольственных товаров для внутренних нужд. В этом смысле большую роль играет Ангаро-Енисейский регион (АЕР), в котором расположены Норильский промышленный район (производство цветного металла, полиметаллической руды), предприятия Нижнего Приангарья (алюминий, глинозем), Маймеча-Конгуйский район (фосфорные удобрения), а также лесопромышленный комплекс Красноярского края.

Ученые утверждают, что запасов нефти и газа хватит на 20–50 лет, после чего возрастет роль каменного угля, ввозимого из Сибири в европейскую часть страны. Железнодорожный транспорт не справится с возросшим объемом перевозок. Альтернативным вариантом может стать увеличение нагрузки на уже имеющиеся транспортные связи между Северным морским путем (далее — СМП) и крупными водными магистралями — Обью, Енисеем, Леной и их притоками.

Рассматривая Сибирь как территорию, обеспечивающую кратчайший путь между Юго-Восточной Азией и Европой, важно отметить, что существует множество проектов развития транспортной сети на территории Сибири. Крупными являются Северо-Сибирская железнодорожная магистраль как продолжение БАМа в северную часть Западной Сибири, продолжение Амуро-Якутской магистрали (АЯМ) от Якутска к Берингову проливу на севере и через Харбин и Гонконг на юге, а также строительство Полярной железнодорожной магистрали через Котлас — Игарку — Якутск и строительство Сибирского речного пути. Важным коридором России является СМП.

Стратегической задачей речного транспорта Сибири является интеграция внутренних водных путей в общую транспортную систему восточных районов и России в целом, повышение технических и качественных параметров в предоставлении услуг.

Транспортное сообщение с Китаем Россия осуществляет через Казахстан. Новым направлением станет строительство автодорожного коридора, пересекающего российско-китайскую границу через республику Алтай. Данный коридор обеспечит экспорт продукции добывающих отраслей, перерабатывающей промышленности, машиностроения из России, а Китай обеспечит Россию по этому пути полимерными, строительными и керамическими материалами, пластмассовыми изделиями, текстилем и другими товарами. В результате, возникнет международный транспортный коридор: автомобильный транспорт — речной флот — смешанные суда «река — море» — железнодорожный транспорт с выходом из СМП в Китай.

Отмечая третий вариант развития речного транспорта Сибири, целесообразно отметить, что устойчивое развитие Сибири можно обеспечить при взаимодействии Сибири и европейской России на базе мощного транспортного комплекса. Однако сегодня речной флот недостаточно развит. Существует низкая плотность речной транспортной сети, высокий уровень издержек при завозе грузов в Сибирь, низкая инвестиционная привлекательность. Крупные речные порты Сибири: Омск, Новосибирск, Красноярск, Иркутск, Хабаровск, Якутск способны взять функции логистических центров, что существенно сократит деньги и время отправок, поскольку логистические системы обеспечивают наземные и водные транспортные коммуникации, подвижный состав, складское и грузообработывающее хозяйство. Таким образом, речной транспорт Сибири способен обеспечить крупномасштабные перевозки массовых грузов между северным и южным транспортными коридорами, работать в смешанном режиме река — море, а также внутрирегиональные перевозки при выполнении всех поставленных задач в стратегии развития Сибири до 2020 г.

Для эффективного развития транспортной инфраструктуры при перевозке массовых грузов необходимо также развитие внутрискладской логистики,

которая призвана обеспечить комплекс последовательно выполняемых операций, связанных с подготовкой склада к приемке продукции, разгрузкой транспортных средств, приемкой продукции, размещением ее на хранение, организацией хранения, комплектацией заказов, подготовкой к отпуску и отгрузкой со склада.

По мнению Сергея Дьячкова, партнера по маркетингу DSO Consulting, крупнейшие компании («Левобережное», «Новосибирскснабсбыт», «Машкомплект») занимают склады, не относящиеся к складам высокого класса «А» и «В», однако дефицит складов «А» и «В» должен существенно сократиться, поскольку на сегодняшний день в этом сегменте уже находятся крупнейшие комплексы — «Сибирский грузовой терминал» («Септима»), «Электрокомплектсервис» и весь комплекс складов «Новосибметалла». К тому же, крупные российские и зарубежные логистические операторы заинтересованы в строительстве складских площадей класса «А» в крупнейших городах России: Новосибирске, Хабаровске, Иркутске, Екатеринбурге и др. С освоением складской логистики компании смогут оснащать свои терминалы дополнительными услугами, например, строительство складов для хранения замороженной и охлажденной продукции. Ярким примером являются площади «Хладокомбината».

В заключении хотелось бы отметить, что, несмотря на недостаточную практическую реализацию транспортных мероприятий, предусмотренных стратегиями различных регионов, которая вызвана слабым инвестиционным обеспечением и отчасти следствием мирового экономического кризиса, развитие политранспортных систем СФО является ярким показателем экономической стабильности региона, а потому требует особого подхода на современном этапе.