Жихарев К.Л.

Особенности формирования генеральной схемы развития транспортной инфраструктуры в регионе

В процессе разработки и реализации стратегических схем и транспортных потоков в регионах выделяют шесть основных факторов, влияющих на выбор вида транспорта. (Рис.1).

Рис.1 Факторы, определяющие выбор вида транспорта

Экспертная оценка значимости различных факторов показывает, что при выборе транспорта, в первую очередь, принимают во внимание следующие: надежность соблюдения графика доставки; время доставки; стоимость перевозки.

Рассмотрим особенности и проблемы развития транспортной инфраструктуры на примере северных территорий Российской Федерации. В региональном аспекте перспективные объемы перевозок грузов, особенно в районы Сибири, Крайнего Севера, Дальнего Востока и во вновь осваиваемые территории уже сегодня существенно растут в связи с постепенным наращиванием добычи углеводородного сырья, освоением новых месторождений, переводом скважин на механизированный способ добычи нефти и вахтовый метод их обслуживания. К 2010 г. прогнозируется прирост ежегодных грузопотоков до 8 млн. т сырой нефти, нефтепродуктов и других грузов из месторождений Западной Сибири, Красноярского края, Якутии, а также до 8-10 млн. т перевозок нефти в Новый Порт и Игарку для перевалки в морские суда для транспортировки по Северному морскому пути. Увеличится до 2 млн. т подвоз лесных грузов с внутренних пунктов реки Енисей для перевалки на морские суда в порту Игарка.

В связи с этим необходимо обратить особое внимание и на специфику разработки стратегии развития транспортной инфраструктуры в Арктической зоне Российской Федерации (АЗР). В настоящее время на арктические районы страны приходится около 11% национального дохода России и 22% об-

щероссийского экспорта. В Арктике сконцентрирована добыча многих стратегически важных цветных и благородных металлов. Только предприятия РАО «Норильский никель» обеспечивают 72% общероссийского объема производства меди, 75% - кобальта, 80% никеля, 98% платиноидов. В АЗР производится почти 100% апатитового концентрата. Разведанные в АЗР запасы природного газа промышленных категорий составляют 67% от общероссийских; извлекаемых ресурсов углеводородов - 90% от всех запасов шельфа, в том числе на шельфах Баренцева и Карского морей - 70%. Прогнозируется наличие углеводородов и в глубоководной части Северного Ледовитого океана с запасами 15-20 млрд. т условного топлива.

Специфика хозяйствования в арктическом регионе заключается в:

- удаленности от высокоразвитых экономических районов и промышленных центров страны (базы освоения и районы потребления продукции), которая в большинстве случаев усложняется отсутствием надежного транспортного обслуживания;
- экстремальных природно-климатических условиях;
- ограниченности и сезонности сроков проведения работ;
- низкой плотности населения и повышенных затрат общественного труда на производственную и иную деятельность;
- ограниченности местной сырьевой базы для отдельных производств, сильная зависимость от "материкового" (Северного) завоза;
- гипертрофированной структуре производства, ориентированной на добывающие отрасли промышленности;
- чрезмерной доле продукции, вывозимой из региона, в ущерб внутрирегиональным связям;
- повышенных требованиях (а значит и цене) к материалам, топливу, технике и технологиям.

Особенно заметны кризисные явления в Русском Севере на примере Арктической транспортной системы (АТС). Так, Северный морской путь (СМП), составляющий костяк АТС, до 1991 года был самоокупаем, объемы перевозок достигали 4 млн. тонн груза в год. В настоящее время АТС использует менее чем на 50% пропускной способности, количество линейных ледоколов сократилось с 16 в 1995 г. до 12 в 2000 г., транспортных судов ледового класса – почти, что в два раза. В результате кризисных явлений объем перевозок по СМП сократился по сравнению с 1991 г. более чем в два раза.

Многие страны, заинтересованные в дешевом фрахте, поддерживают идею об использовании СМП как транзитной магистрали. Создание сквозных транспортных коридоров для обеспечения транзитных грузопотоков с выходом на СМП, позволит полностью загрузить работой атомный магистральный ледокольный флот России и дополнительно получить значительные валютные поступления, а для фирм других стран даст существенное сокращение времени и затрат на транспортировку грузов между странами Европы и Азиатского региона.

Таким образом, есть объективные предпосылки для дальнейшего роста

транзитных перевозок по СМП. Необходимость опоры на арктические регионы, усиления там государственного присутствия вызвана потребностями наращивания сырьевой компоненты российского экспорта, изменением географии размещения производительных сил страны в связи с сужением ее территории и смещением в целом хозяйственной активности к северу.

Для эффективного функционирования СМП требуется восстановить существовавшую ранее инфраструктуру пути и обеспечить развитие береговой инфраструктуры занимающейся нефтедобычей, газодобычей, лесоразработками: модернизация существующих и строительство новых портов, складов, терминалов, системы гидрографической безопасности, метеорологии, связи.

По мнению автора, назрела необходимость ввести понятие морской промышленно-портовой зоны, аналоги которой действуют в крупных портовых городах Европы. Она распространяется на территории и акватории не только собственно портовых сооружений, но и на территории функциональных зон с различным регламентом использования, связанным с портовой деятельностью, включая инженерно-транспортную, информационную, сервисную и другие инфраструктуры, повышающие привлекательность и конкурентоспособность порта. Заметно могут возрасти доходы России от экспорта транспортных услуг, если удастся разумно решить проблемы налогообложения и таможенного регулирования международных перевозок.

Функциональная структура Морской промышленно-портовой зоны предполагает примерно следующие регламенты ее использования:

- портовых комплексов (существующих и перспективных), предназначенных для использования в соответствии с действующим законодательством и ведомственными правилами;
- селитебных зон, объединяющих жилую застройку, объекты общественно-делового и торгово-коммерческого назначения (существующих и перспективных) профильных для зоны объектов, объединяющих предприятия судостроения и судоремонта; объекты коммунального обслуживания и логистические комплексы, связанные с деятельностью портовых комплексов;
- непрофильных для зоны объектов, объединяющих предприятия и организации, по характеру своей деятельности не связанные с портовыми комплексами. Большая часть территории этой зоны может рассматриваться как внутренний потенциальный резерв для размещения и развития портовых комплексов и профильных объектов;
- территорий специального назначения, предназначенных для использования в соответствии с действующим природоохранным законодательством и ведомственными нормами и правилами.

В качестве концептуальной проработки генеральной схемы развития региональной транспортной инфраструктуры, рассмотрим ее исходное состояние на примере Мурманской области, являющейся важнейшим звеном Северного морского пути, чрезвычайно важного для всех арктических и северных районов страны широтной коммуникации, обретающей в перспективе

и международное значение. В свою очередь, Северный морской путь (СМГТ) - гарант эффективного вовлечения в оборот уникальных природных ресурсов Арктики, среди которых, прежде всего, следует выделить огромные природные богатства шельфа Баренцева и Карского морей.

Реализуя стратегические направления развития транспортной инфраструктуры, в Мурманском регионе завершено сооружение уникального арктического подводного терминала для отгрузки нефти на морские танкеры. Через терминал Варандея проведено более 40 отправок нефти на экспорт, общим объемом около 0,8 млн. тонн. В планах на 2005-2010 годы эти объемы планируется довести до 8-10 млн. тонн в год.

С октября 2002 года на акватории Кольского залива начата реализация схемы рейдовой перегрузки нефтепродуктов на большегрузные танкеры водоизмещением свыше 100 тыс. тонн. Мощность рейдового комплекса составляет 5,4 млн. тонн в год. Причем, здесь создана инфраструктура, обеспечивающая безопасность мореплавания, имеется аварийно-спасательное управление, занятое решением проблем по предотвращению разливов нефти. В Правительстве Мурманской области рассмотрены еще пять предложений по созданию в пределах акватории Кольского залива рейдовых комплексов и нефтяных терминалов с предполагаемыми объёмами перевалки более 10 млн. тонн в год. Программа модернизации атомного ледокольного флота России, позволяет продлить срок службы основного оборудования атомных паропроизводящих установок до 150 тыс. часов, и тем самым увеличить срок службы судов до 2010-2012 годов.

Таким образом, в данном регионе уже реализуется генеральная схема развития транспортной инфраструктуры, учитывающая стратегические интересы не только данного региона, но и прилегающих к нему территорий, и России в целом.

Повышение доли государственного участия в освоении Арктики должно стать обязанностью федеральных властей, обусловленной спецификой этого особого в стратегическом, социальном и экономическом отношении региона. Причем, государственное участие не должно, на наш взгляд, носить характер безвозвратного спонсорства.

Для реализации многофакторных региональных транспортных задач требуется полная мобилизация всех местных производственных ресурсов на основе разработки и выполнения научно-обоснованных региональных программ развития материально-технической базы инфраструктуры. Реализация таких программ, особенно в таких сферах как развитие транспорта, обусловливается необходимостью принятия государственных актов, благоприятных условий для инвесторов и притока трудовых ресурсов.

В этих целях автором предлагается создание (по мере необходимости) корпоративных организационно-институциональных структур. Их задачей является аккумуляция финансовых ресурсов, создание мотивационной среды для потенциальных участников работ, объединение усилий производственных и научно-технических коллективов, научная организация производства и

управления.

Именно возможность получения синергической выгоды каждым структурным звеном при согласованной системной деятельности определяют экономическую и финансовую устойчивость корпоративной структуры. При этом, структура корпоративного бизнеса основывается на возможности снижения рисков и создания общего инвестиционного ресурса.

Для этого во всех крупных грузообразующих и грузопоглощающих регионах потребуется создать логистические центры и терминалы, включающие крытые склады и площадки с соответствующим техническим оборудованием, перегрузочную технику, диспетчерские и информационные системы управления транспортными потоками, включая сбор и оформление заказов от клиентуры, оповещение о прибытии и отправке грузов, информацию о местонахождении грузов и транспортных средств, заказы на подвижные средства транспорта, организацию расчетов, страхование грузов и технических средств.

Одновременно, должна быть усилена роль систем лицензирования и сертификации, осуществляющих допуск на рынок квалифицированных перевозчиков и технически пригодных к эксплуатации транспортных средств, а также обеспечивающих безопасность транспортного процесса, охрану окружающей среды, необходимый профессиональный уровень работников транспорта, защиту законных интересов потребителей транспортных услуг и предпринимателей.

Указанные системы корпоративного управления должны быть подключены к аналогичным центрам более высокого иерархического уровня - межрегиональным, а также к информационно-аналитическим системам, обслуживающим международные перевозки и базирующимся на современных средствах связи, глобальных навигационных спутниковых системах и сети наземных станций. Потребуется соответствующее оснащение и подвижных транспортных средств. Организация перевозок и их инфраструктурное обеспечение на принципах корпоративной мотивации и ответственности позволит оптимально согласовывать интересы хозяйствующих субъектов и территориальных органов управления.

Реальное влияние на использование СМП оказывают речные перевозки, поддерживаемые .железными дорогами и, в меньшей степени, грузовой авиацией. Например, часть лесных грузов, которые раньше шли по Енисею в Игарку и далее по СМП, теперь отправляется по Транссибирской железной дороге в морские порты европейской России (Архангельск, Санкт-Петербург, Новороссийск). Увеличились также перевозки нефтепродуктов в Арктику по Енисею, которые зачастую вытесняют перевозки по СМП с запада.

Важным направлением развития СМП является освоение комбинированных маршрутов: южные железные дороги - река (капал) - море.

Проект развития транспортной системы Енисей - СМП предусматривает массовую перевалку грузов с железных дорог (Транссиб, Севсиб) в речном-морском порту Лесосибирск и их дальнейшую транспортировку судами

«река-море» по Енисею с выходом на СМП и далее - в Западную Европу. При этом предусматривается также строительство на о. Диксон главной базы бункеровки арктического флота с доставкой сюда по Енисею нефтепродуктов, производимых на крупнейших нефтеперерабатывающих заводах юга Сибири (Омск, Ачинск, Ангарск). Главной проблемой в развитии этой транспортной системы будет преодоление (смягчение) сезонности навигации по Енисею.

В будущем некоторую конкуренцию СМП по перевозкам грузов могут создать новые железные дороги широтного направления. В европейской части России сооружается «Архангельский коридор» (Архангельск - Костомукша - Оулу) и «Карельский коридор» (Петрозаводск - Сортавала - Вааса). Они соединят Россию с Финляндией и далее - со Швецией и Норвегией и могут снять с СМП часть потенциальных грузов, выполняя, тем не менее, совместно с СМП роль «Северного обруча», связывающего единой инфраструктурой северные регионы со всей остальной частью России. Полярный путь является единственной возможностью транспортировки грузов между Чукоткой и Мурманском, следовательно, и единственным выходом для чукотского минерального сырья к ближайшим пунктам дальнейшей переработки (заметим, что запасы сырья на Кольском полуострове быстро истощаются, а создавать мощности по промышленной переработке сырья на Чукотке по мнению автора нерационально).

Строительство незамерзающего порта в устье реки Индига и строительство железнодорожного перехода Ивдель-Печора даст возможность выхода нефти, газа, угля, леса и промышленной продукции Урала и Сибири непосредственно как на западный рынок по незамерзающей части Баренцева моря, так и на тихоокеанский по Полярному пути. Заметим, что порт Индига будет строиться на отрогах Тиманского кряжа, а не в тундре. По существу, это будет второй Мурманск, только с несравненно большими потенциальными грузопотоками. Строительство порта в устье Индиги уже обсуждалось в 20-х годах в ВСНХ для экспорта печорского леса. Но тогда было принято решение экспортировать карельский лес через порты Ленинграда и Мурманска.

Выполнение перечисленных мероприятий позволит создать на Баренцевом море еще один терминал для железнодорожного транспорта из Тихоокеанского в Атлантический регион. Для этого надо построить еще один переход через Урал - Ивдель-Печора, длиной в несколько десятков километров, что позволит разгрузить наш единственный порт в Атлантическом регионе.

Кроме этого Русский Север предоставляет уникальные возможности в плане использования кроссполярных авиатрасс. В настоящее время перелеты из Азии осуществляются либо через Западную Европу (Лондон, Франкфурт), либо над нейтральными водами Тихого океана (по системе НОПАК). В случае задействования кроссполярных трасс возможен беспосадочный перелет, например, из Гонконга в Нью-Йорк за 16,5 часов вместо 21,5. В 1998 году был уже проведен первый пробный беспосадочный рейс по «северному воздушному мосту», к 2010 году 10-15% рейсов планируется перевести на

кроссполярные трассы. Выгоды для России очевидны, поскольку по международным правилам авиакомпании за 100 км. пути должны платить навигационной службе от 30 до 100 долларов в зависимости от типа самолета. Использование кроссполярных трасс позволит также провести реконструкцию аэропортов Хатанга и Диксона, что, бесспорно, положительно скажется и на качестве внутрироссийских авиаперевозок.

Наиболее перспективным, хотя первоначально и затратным, может стать поэтапное строительство международным сообществом трансарктического автобана вдоль побережья северных морей России, который радикально изменит экономическую инфраструктуру наших северных регионов и геополитическую роль России в Арктике.

Приведенные выше аргументы делают очевидной не только необходимость, но и неизбежность промышленного развития Полярного региона. Вместе с тем, реализация такого проекта сопряжена со всеми вытекающими последствиями экономического и экологического характера. Становится необходимой разработка стратегии экономического развития северных регионов страны на длительную перспективу, пересмотр экологических норм, соответствующих условиям данного региона планеты. Для этого надо провести серию экологических исследований, ориентированных на разработанные сценарии.

Планирование и развертывание коммуникационных, энергетических и транспортных элементов инфраструктуры должно отвечать перспективным требованиям технического прогресса и международным нормам, освоение природных ресурсов необходимо проводить на основе передовых технологий, исключающих их некачественное использование и разрушение природной среды. Особого внимания требует стратегия развития социальной сферы севера, обеспечивающей не только комфортные условия жизни людей, но и минимальное давление на экологию региона.

Социальные обязательства государства перед населением арктических регионов следуют из конституционных положений о равенстве прав граждан на всей территории страны. Предоставление равных социальных стандартов транспортного обслуживания граждан независимо от места их проживания, может быть обеспечено только силами самих субъектов Федерации, поэтому Федерация должна принимать на себя дополнительные обязательства по оказанию поддержки северным и арктическим субъектам Федерации в выполнении их социальных обязательств перед населением.

Поддержка завоза продукции в арктические районы является наиболее наглядным выражением этой помощи. Социальный характер поддержки завоза определен законодательно целями и порядком государственного участия в поставках продукции: сфера поддержки ограничена бюджетными предприятиями, предприятиями жилищно-коммунального хозяйства, иногда местными авиалиниями. Задача поддержки завоза имеет аспект технический - обеспечить наличие топлива, энергии и продовольствия в населенных пунктах Севера и Арктики, и собственно социальный - предотвратить рост цен на со-

циальные услуги выше платежной способности граждан. Поскольку поддержка оказывается исходя из условий ограниченной транспортной доступности районов, было бы целесообразно ввести внутреннее районирование регионов завоза продукции по степени транспортной доступности и вытекающих из нее обязательств Федерации перед субъектами Федерации и населением отдельных районов.

Это обусловливает целесообразность изменения механизма оказания федеральной поддержки труднодоступным арктическим районам. Необходимо признать право этих районов на получение определенных дотаций из федерального бюджета в виде специальных "транспортных" трансфертов. Переход к этой схеме резко повысит финансовую устойчивость бюджетов арктических районов, увеличит ценность предоставляемых сумм, так как они получат свойство быть залогом для привлечения кредитов и инвестиций.

Существующий сегодня механизм поддержки северного завоза, по мнению автора, приводит к неэффективному использованию денежных средств, не гарантирует достаточности поставок топлива и продовольствия. Необходимо более жесткое государственное регулирование северного завоза. На арктический завоз часто выделяются все запланированные деньги, но без учета инфляционных процессов. И поэтому отчитываться надо не за предоставленные деньги, а за объем поставленных грузов. Финансирование должно осуществляться под определенные объемы завоза.

Перспективным решением может стать и создание единой организации (РАО «Арктический завоз»), отвечающей за своевременное поступление грузов на север. Тем самым будет облегчено решение проблемы контроля за продвижением завоза и предотвращение его разбазаривания.

В случае создания акционерного общества с участием администраций арктических регионов увеличится возможность более полного взимания сбора исходя и из объема перевозимых грузов, поскольку в этом случае он будет поступать в распоряжение сообщества, имеющего возможность повысить дисциплину уплаты. Общество с участием региональных администраций может поставить вопрос и о введении других форм мобилизации средств, предполагающих расширение круга плательщиков.

В связи с этим целесообразно использовать возможности акционерного общества для диверсификации деятельности. Главным направлением диверсификации должно стать формирование транспортно-складской системы в арктической зоне, действующей но принципу логистики: доставки грузов «от двери до двери». Акционерное общество должно распространить свою деятельность по завозу продукции на Север до доставки этой продукции в населенные пункты в глубине территории, а позднее взять на себя более комплексные услуги жизнеобеспечения населенных пунктов. В достижении этой цели могут найти общие интересы администрации регионов и компании по добыче углеводородного топлива. Взяв на себя финансирование освоения малых месторождений вблизи населенных пунктов, компания сберегает ресурсы для экспорта. К тому же это может оказаться с учетом транспортных

расходов выгоднее, чем завоз извне.

Таким образом, основные направления развития транспортной инфраструктуры северных регионов соответствует по своему вектору со стратегией развития российской инфраструктуры, поскольку наземные, воздушные и морские транспортные коммуникации позволяют им не только обеспечивать традиционные хозяйственные связи с центром России, но и создают благоприятные условия для развития сотрудничества со многими странами мира в промышленности и торговле, в сфере науки, культуры, туризма.