

екта организации паромно-транспортного обеспечения перевозок генеральных грузов в Волжско-Камском бассейне // 13-й Международный научно-промышленный форум «Великие реки» 2011»: труды конгресса. В 2 т. Т.2. – Н. Новгород, 2012. – С. 285–287.

[3] Костров С.В. Обоснование экономического механизма определения конкурентноспособности комбинированных перевозок на водном транспорте в коридоре «Север-Юг»// Журнал университета водных коммуникаций – 2013. – №2(18) – СПб. – С. 175–179.

*А.А. Никитин, В.Н. Костров, Ю.И. Корень*  
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

## **СТРАТЕГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА РЕГИОНА (НА ПРИМЕРЕ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА)**

Повышение качества транспортных услуг и конкурентоспособности отечественной воднотранспортной системы, усиление инновационной, социальной и экологической направленности развития транспортной отрасли во многом зависит от состояния флота, портовой инфраструктуры, развитости транспортных технологий.

Следует отметить, что из-за дефицита судов река-море плавания, из-за их практически полного износа транспортировка внешнеторговых грузов осуществляется в основном железнодорожным транспортом и судами внутреннего плавания с перевалкой в морских портах. Очевидно, что при наличии современных судов смешанного река-море плавания значительную часть этих грузов можно было освоить российскими судовладельцами, разгрузив частично железнодорожный и автомобильный транспорт страны и ликвидировав огромные затраты на перевалку грузов с одного вида транспорта на другой, а также простой автотранспорта в «пробках», что способствовало бы сокращению расходов по доставке грузов и повышению конкурентоспособности российской продукции на внешнем рынке.

При этом в Транспортной стратегии России до 2030 года [8] большое внимание уделяется вопросам транзита. Эксперты считают, что привлечение на транспортные коммуникации России даже 5% от общего объема транзитных перевозок в евроазиатском сообщении обеспечит рост ежегодных доходов отечественных транспортных и операторских компаний на 2–3 млрд. долларов США.

На взгляд авторов, целесообразно выделить транзит из общего потока грузов и организовать для него выделенные транзитные таможенные посты (ТТП) – отдельно или в составе таможенно-логистического терминала (ГЛТ). Здесь нужно обеспечить минимум формальностей, ориентированных на выполнение рамочных стандартов Всемирной таможенной организации. А по мере роста потребностей в развитии логистики приграничная инфраструктура федеральной собственности может дополняться иными терминалами, необходимыми для деятельности бизнеса (накопление, хранение, комплектация, сортировка грузов и т. д.) и развиваемыми за счет частных инвестиций. В этом случае ТТП может стать одним из ключевых постов более крупного логистического объекта.

Также авторами предлагается начать привлечение транзитных грузопотоков на Дальнем Востоке с Приморского края. Так как Япония, Южная Корея и Китай периодически тестируют возможности прохождения грузов по Транссибу и по региональным направлениям – МТК «Приморье-1», «Приморье-2» и другим местным направлениям перевозок. В связи с этим есть нюанс: Транссиб как МТК – это маршрут «Азия – Европа». «Приморье-1» и «Приморье-2» с ним не конкурируют, поскольку это регио-

нальные коридоры, они замыкаются на разные провинции Китая. Их интеграционная «изюминка» в том, что с учетом морских перевозок они могут обслуживать грузы стран АТР. Поэтому все три указанных коридора формируют единое транспортное пространство, дополняя друг друга.

Дальний Восток является важным стратегическим регионом Российской Федерации, который занимает 36,1% территории России, но на его долю приходится менее 5% населения страны [1].

Уникальное географическое положение определяет особое значение транспорта в развитии дальневосточных территорий. Освоение мировых рынков международных транзитных перевозок может стать одним из основных направлений становления и устойчивого развития экономики Дальнего Востока. Через территорию региона проходят кратчайшие сухопутные, морские и воздушные пути, обеспечивающие сообщение Западной Европы со странами СВА и АТР. Через территорию Приморского края проходят следующие международные транспортные коридоры (МТК): *Трансконтинентальный евроазиатский транспортный коридор*; *Трансокеанский азиатско-американский мультимодальный транспортный коридор*; *Транспортный коридор «Суйфуньэ»*; *Транспортный коридор «Туманган»*; *Корейский восточный транспортный*. Кроме того, планируется создание международного транспортного коридора «Харбин – о. Большой Уссурийский – Ванино». Это обеспечит прямой транспортный выход китайских грузов к морским портам Хабаровского края и срок их поставки в Японию, США и Республику Корея минимум на 4–6 дней. Кроме того, в современных условиях Северо-Восточная Азия (СВА) и Азиатско-Тихоокеанский регион (АТР) – это наиболее динамично развивающаяся часть мировой экономики, в которой Россия путем расширения интеграционных связей участвует в многосторонних экономических проектах.

Однако комплексное социально-экономическое развитие этой территории во многом зависит от состояния транспортной инфраструктуры, которая в настоящий момент не достаточно развита.

Внутренний водный транспорт используется главным образом в бассейнах рек Амура и Лены. В ограниченных масштабах осуществляются перевозки в бассейнах рек Яны, Индигирки и Колымы, а также ряда малых рек региона. Протяженность внутренних водных путей всех категорий, эксплуатируемых на территории региона, превышает 30 тыс. км. Недостаточность работ по содержанию водных путей приводит к постоянному ухудшению судоходных условий. В неудовлетворительном состоянии находятся многие объекты инфраструктуры и гидротехнические сооружения. В Амурском бассейне сосредоточены наиболее крупные порты – Хабаровск, Комсомольск-на-Амуре, Благовещенск, Свободный и Полярково. На р. Лене судоходство ограничено коротким периодом навигации (до 130 дней). Самыми крупными портами в этом бассейне являются Осетрово, Якутск, Киренск, Олекминск, Хандыга, Черский, Белая Гора и Зырянка.

Основная роль внутреннего водного транспорта в данном регионе заключается в обеспечении северного завоза грузов, который осуществляется в портовые пункты бассейна р. Лены.

На внутреннем водном транспорте запланирована реконструкция водных путей и улучшение их эксплуатационных параметров, в том числе увеличение протяженности путей с гарантированными габаритами судовых ходов. В перспективе намечено развитие инфраструктуры водных путей для обеспечения перевозок по меридиональному международному транспортному коридору Европа – Северный морской путь – р. Лена – железная дорога Беркамит – Томмот – Якутск – Байкало-Амурская магистраль (Транссибирская магистраль). Потребуется первоочередное развитие и техническое перевооружение с созданием терминальных логистических комплексов портов Хабаровск, Благовещенск, Полярково, Покровка, Зея, Свободный, Якутск, Осетрово, Олекминск, Ленск, Зырянка, Черский, Белая гора и Хандыга, развитие инфраструктуры

арктических портов Тикси и Зеленый Мыс. Намечено строительство устьевых перегрузочных комплексов в устьях рек Лены, Яны, Индигирки и Колымы.

Стратегическую важность для интеграции России в АТР в настоящее время приобретает процесс формирования Ванинско-Советско-Гаванского транспортного узла. Порты расположены в нескольких естественных глубоководных бухтах и имеют причалы протяженностью более 6 км, с глубинами от 10 до 11,2 м. Они способны принимать суда дедвейтом до 45 тыс. т. Однако, необходимо строительство глубоководных причалов и высокомеханизированных комплексов, способных обрабатывать суда грузоподъемностью более 60 тыс. т. С учетом мировой экономической, торговой и транспортной тенденции контейнеризации перевозок одним из перспективных направлений развития Ванинско-Советско-Гаванского транспортного узла является его контейнерная специализация. География распределения мировых контейнерных потоков показывает, что самыми большими в мире являются потоки из Азии в США и из Азии в Европу, при этом большую часть объема направляемых из Азии в США контейнерных грузов составляют грузы из Китая (84%) [2].

Однако транспортная сеть развита слабо. Плотность железнодорожных путей общего пользования в расчете на 10 тыс. кв. километров на Дальнем Востоке в 3,6 раза меньше, чем в среднем по стране, а автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием меньше в 5,6 раза [3]. В таких условиях роль морского и внутреннего водного транспорта для многих территорий региона является определяющей.

В настоящее время морским транспортом Дальнего Востока выполняется 85% экспортных и 45% импортных грузовых перевозок, железнодорожным транспортом – соответственно 13 и 45%, речным – 2 и 5% [3].

Выполненный анализ показал, что перевозки морским транспортом, как в целом по Российской Федерации, так и в Дальневосточном регионе имеют тенденцию роста.

В состав речного транспорта на Дальнем Востоке входят две крупные судоходные компании (Амурское и Ленское пароходства), речные порты, судоремонтные и судостроительные верфи, ряд мелких акционерных агентских компаний. В состав транспортного флота входят суда различного назначения, в том числе универсальные многоцелевые суда смешанного плавания «река-море». Амурское речное пароходство осуществляет перевозки в бассейне реки Амур (Приморский и Хабаровский края, Амурская и Читинская области). Общая протяженность судоходных путей составляет около 5 тыс. км. Наиболее крупные речные порты – Хабаровск, Комсомольск-на-Амуре, Благовещенск, Свободный, Полярково – имеют железнодорожные подходы.

В бассейне реки Лена судоходные пути составляют около 2 тыс. км. Период навигации ограничен 130 днями. Крупные порты – Осетрово, Якутск, Киренск, Олекминск, Хандыга, Нижнеянгск, Белогорск, Зырянка. Основная задача Ленского пароходства – обеспечение перевозки грузов из транзитного порта перевалки Осетрово (имеющего железнодорожные подходы) в порты-пункты бассейна Лены (Якутия, Иркутская область, Хабаровский край). На балансе пароходства находятся более 350 грузовых, буксирных, пассажирских и вспомогательных судов грузоподъемностью 450 тыс. тонн [5].

Дальневосточные экспортеры поставляют в соседнюю страну речной песок и прочие строительные материалы, древесину, удобрения. Из Китая ввозятся продовольствие и товары народного потребления. В будущем по Амуру и его правому притоку Сунгари планируется осуществлять транзитные перевозки грузов из Японии и Южной Кореи в северные провинции Китая.

Портовая деятельность, являясь стратегическим сегментом рынка транспортных услуг России, устойчиво развивается. Объем перевалки грузов в российских морских портах имеет сложившуюся динамику роста. Только за 2010 год грузооборот возрос на 6%, преодолев полумиллионный рубеж, и составил 526,03 млн.т. Если в Северо-Западном и Южном бассейнах грузооборот не увеличился, то именно Дальневосточный бассейн обеспечил общие положительные результаты.

Доля Дальневосточного бассейна от общего объема перевалки грузов в российских портах, в сравнении с 2009 г., выросла с 18,6% до 22,5%.

В Дальневосточном бассейне увеличение объемов погрузочно-разгрузочных работ отмечено в портах Владивосток, грузооборот которого составил 11,2 млн т (+12,8%), Восточный – 20,3 млн т (+7,9%), Ванино – 17,3 млн т (+19,2%), Пригородное – 16,1 млн т (в 1,5 раза), Козьмино – 15,3 млн т, Посыет – 4,7 млн т (+2,5%), Ольга – 1,4 млн т (+29,9%), Магадан – 1,1 млн т (+14,1%) и порты Чукотки – 0,58 млн т (+13,5%) [6].

Речные порты России также ежегодно увеличивают объем перегрузочных работ. В 2010 году перегрузка составила 140,8 млн.т. или на 6,3% больше 2009 года и в последующие годы отмечался рост.

Необходимость ускорения развития транспортной инфраструктуры требует значительной концентрации бюджетных средств как на региональном, так и на федеральном уровне. Поэтому для развития Дальнего Востока и Забайкалья предусматривается использование механизмов Инвестиционного фонда Российской Федерации, особых экономических зон, федеральных целевых программ. В этом комплексе мер особую значимость приобретает разработка инструмента для стимулирования реализации инфраструктурных проектов на региональном уровне, поскольку наряду с решением задач по развитию государственно-частного партнерства как основы стимулирования инвестиционной деятельности необходимо обеспечить развитие энергетической, транспортной и инженерной инфраструктуры регионального значения.

Использование этого инструмента позволит повысить эффективность реализации крупных системообразующих инфраструктурных проектов.

Развитие судоходства и портовой инфраструктуры Дальнего Востока непосредственно связаны со стратегическими перспективными процессами как в стране в целом, так и непосредственно в транспортном комплексе региона:

- создание производственно-технической и организационно-экономической базы развития морского и речного транспорта, направленной на повышение конкурентоспособности экспортной продукции и транспортной инфраструктуры региона на мировом и отечественном рынках транспортных услуг;

- освоение растущих объемов экспортно-импортных перевозок, международного транзита Европа – страны АТР.

Таким образом, снятие инфраструктурных ограничений и создание транспортно-коммуникационных условий для устойчивого социально-экономического развития, обеспечения территориальной целостности и национальной безопасности страны являются важнейшими стратегическими приоритетами развития Дальнего Востока и Байкальского региона. Для этого будет обеспечено комплексное и опережающее развитие опорной транспортной сети, формирование международных транспортных коридоров, развитие коммуникаций в зонах опережающего развития, повышение доступности для населения транспортных услуг.

#### Список литературы:

- [1] Интернет источник: [http://ru.wikipedia.org/wiki/%C4%E0%EB%FC%ED%E8%E9\\_%C2%EE%F1%F2%EE%EA\\_%D0%EE%F1%F1%E8%E8](http://ru.wikipedia.org/wiki/%C4%E0%EB%FC%ED%E8%E9_%C2%EE%F1%F2%EE%EA_%D0%EE%F1%F1%E8%E8)
- [2] Интернет источник: <http://logistika.mcsaka.ru/stati/intervyu/1504--united-china-logistic-limited->
- [3] Интернет источник: [http://www.assoc.fareast.ru/fe.nsf/pages/econ\\_transp.htm](http://www.assoc.fareast.ru/fe.nsf/pages/econ_transp.htm)
- [4] Интернет источник: [http://www.protown.ru/information/hide/hide\\_2458.html](http://www.protown.ru/information/hide/hide_2458.html)
- [5] Интернет источник: <http://www.morflot.su/shipowner.php?id=12>
- [6] Все грузы России // Морские порты. – 2011. – №1 – с. 81–82.
- [7] Концепция развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации до 2015 г.
- [8] Транспортная стратегия России на период до 2030 г.