

УДК 656 (985)

И.П. Русанов

О комплексном развитии транспортно-логистических систем в регионах России, прилегающих к Арктике

I.P. Rusanov

On complex development of transport and logistics systems in the Russian regions adjacent to Arctic

Аннотация. Рассмотрены основные проблемы реализации транспортной стратегии; обоснована необходимость создания транспортно-логистической системы; показаны принципы ее формирования.

Abstract. The basic problems of transport strategy realisation have been considered; necessity of creation of the transport and logistics system has been substantiated; the principles of its formation have been shown.

Ключевые слова: стратегия, Арктическая зона, транспорт, система, инфраструктура, Северный морской путь, основные фонды, перевозки, транспортный узел, морские порты, аэродромы, железнодорожные пути, принципы, экологическая чистота

Key words: strategy, Arctic zone, transport, system, infrastructure, the Northern Sea Route, basic assets, traffic, transport net, sea ports, airports, railway, principles, ecological cleanness

1. Введение

Принятие Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 г. послужило началом развития и совершенствования транспортной системы в этой части РФ.

В настоящее время в РФ реализуется Транспортная стратегия на период до 2020 года, она определяет направления развития транспортного комплекса страны, устанавливает единую для транспортной отрасли систему приоритетов и является основой для разработки целевых программ в области транспорта и смежных отраслях экономики.

2. Основные предпосылки разработки программ развития транспортной инфраструктуры в субъектах РФ, прилегающих к Северному морскому пути

Практически во всех субъектах РФ, прилегающих к Северному морскому пути, разработаны свои программы развития транспорта (Красноярский край, Ямало-Ненецкий национальный округ, Магаданская, Тюменская, Мурманская области и др.). Причиной этому послужил ряд предпосылок.

Во-первых, отсутствие практически во всех регионах единой согласованной стратегии развития различных видов транспорта и терминально-складской инфраструктуры, что привело к ряду негативных последствий: истощению пропускной способности транспортно-логистического комплекса, отсутствию современного логистического сервиса, увеличению сроков транспортировки и обработки грузов, повышению уровня загрязнения окружающей среды.

Во-вторых, перекося в развитии транспортно-логистических систем (ТЛС) в различных частях РФ. Например, более 80 % импортных потоков грузов проходят через территорию Центрального и Северо-Западного федеральных округов, через территорию остальных округов – около 20 %.

В-третьих, идет процесс расширения рынка логистических услуг из центра страны в регионы, что связано, главным образом, с активной экспансией международных и национальных торговых сетей.

В-четвертых, транспортная система северного макрорегиона характеризуется крайне неравномерным развитием и слабым уровнем транспортной освоенности.

Несмотря на реализацию в стране транспортной стратегии существует ряд проблем, от решения которых зависит экономическое развитие не только арктических районов России, но и страны в целом:

- медленно идут структурные преобразования на транспорте;
- не преодолены тенденции старения основных фондов;
- технический и технологический уровни транспортной техники и оборудования требуют значительного качественного улучшения;
- возможности взаимодействия транспорта с отечественным транспортным машиностроением, отраслями нефтехимии, приборостроения и связи далеко не полностью реализованы;
- медленно внедряется комплексный и системный подход, особенно это касается управления развитием и функционированием транспортной системы в целом, а также координации и взаимодействия различных видов транспорта;

– на пассажирских перевозках различными видами транспорта отсутствуют эффективные механизмы финансовой компенсации перевозок льготных категорий пассажиров, что приводит к значительным убыткам транспортных организаций.

Главными предпосылками создания ТЛС являются: благоприятное экономико-географическое и геополитическое положение транспортного узла, например морского порта; уникальность территории, например незамерзающая акватория порта; наличие разнообразной транспортной инфраструктуры; транзитный потенциал; наличие складской инфраструктуры, специализированных терминалов, мультимодальных контейнерных и ро-ро терминалов (горизонтальный способ погрузки или разгрузки автотранспортного средства и вагонов на судно или с судна на их собственных колесах); наличие свободных земельных ресурсов; наличие высококвалифицированного персонала (Шнак, 2011).

При этом следует иметь в виду, что привлечение на российскую транспортную сеть внешнеторговых грузов потребует построения транспортно-логистической системы на основе модернизации существующей транспортной инфраструктуры и внедрения логистических подходов управления в систему взаимодействия всех участников цепочки поставок, на основе равноправного доступа к информации о товародвижении.

Такая транспортно-логистическая система в регионе должна включать в себя следующие элементы: мультимодальный транспорт, современные терминалы, экспедицию грузов, формирование эффективных транспортных маршрутов движения, позволяющих осуществить комбинированное перемещение грузов, современное управление логистических цепей товародвижения.

Какие положительные эффекты следует ожидать от создания современной транспортно-логистической системы:

1. это позволит интегрироваться в международную транспортно-логистическую систему и предоставлять качественные услуги добавленной стоимости;
2. современная транспортно-логистическая система региона – основа для инвестиций и экономического развития региона на направлениях международных транспортных коридоров;
3. построение эффективной транспортно-логистической системы обеспечит рост грузопотоков и повысит конкурентоспособность экономики региона;
4. будет способствовать развитию инноваций и новых кластеров в экономике региона.

При создании ТЛС в первую очередь необходимо развивать опорные терминально-логистические центры, создаваемые в основных транспортных узлах связывающих различные виды транспорта (морской, речной и воздушный). Такие узлы могут быть созданы в Нарьян-Маре, Архангельске, Кандалаксе, Мезени, Кеми, Онеге, Умбе, Диксоне, Игарке, Дудинки, Тикси, Амдерме, Хатанге, Певеке.

Меридиональное расположение крупнейших сибирских рек (Лена, Енисей, Обь и Иртыш), где в основном расположены эти порты, позволяет им служить связующими звеньями между Транссибирской магистралью и Северным морским путем и обеспечивает доступ к самым отдаленным пунктам.

Кроме того, необходимо развивать аэродромную сеть в Заполярье, восстановив уже имеющиеся аэродромы различного класса, начинать автодорожное строительство для задействования во все больших масштабах автомобильный транспорт, планировать и прокладывать железнодорожные пути.

Таким образом, в перспективе указанные транспортные узлы будут использованы в качестве перевалочных баз с трубопроводных систем соответствующего назначения на другие виды транспорта.

Это позволит осуществлять на территории таких терминально-логистических центров все виды деятельности по транспортировке, логистике, дистрибуции продукции в региональном, национальном и международном масштабе и открывает широкие перспективы для деятельности компаний-операторов, которые могут выступать в качестве владельцев или арендаторов зданий и сооружений (складские терминалы, дистрибуторские центры, офисы, парковочные места и т.п.), построенных на территории центра.

Только согласованное взаимодействие всех участников цепочки поставок грузов: транспортных узлов, станций, портов, железной дороги, терминалов и таможенных органов обеспечит своевременную и ускоренную доставки грузов.

3. Принципы эффективного государственного хозяйственного строительства и их использование в формировании транспортной инфраструктуры Севера России

Ключевым в формировании транспортной инфраструктуры Севера России должно стать использование важнейших принципов эффективного государственного хозяйственного строительства.

1. *Создание и оптимизация транспортных сетей и перевозочных ресурсов (мощностей)* традиционного типа (вида), являющихся базовыми в освоении Севера: железных и автомобильных дорог, морского и речного транспорта, а также воздушного (авиационного, вертолетного и воздухоплавательного направлений), испытывающих все большую нагрузку в процессе хозяйственного освоения северных территорий.

2. *Оптимизация баз размещения транспортных перевозочных ресурсов* в российской зоне Арктики, логистически увязанных с задачами хозяйственного освоения территории, их наращивания как в совокупности, так и по отдельным видам транспорта. Для оптимизации затрат создания и эффективного использования созданных перевозочных ресурсов на Севере России должна быть построена единая государственная (не корпоративная) логистическая система с филиалами в ключевых транспортных узлах. Очевидно, на Севере вдоль российского побережья Северного Ледовитого океана следует создать до десятка таких стратегических транспортных узлов, объединяющих как традиционные виды транспорта: морской, речной, железнодорожный, автомобильный, воздушный, так и новые или хорошо забытые старые виды транспорта, такие как трубопроводы для транспорта сухих и твердых грузов, капсуло-контейнеропроводы. Естественно, трубопроводы охлажденного и сжиженного газа (ОПГ и СПГ), термоланы, экранолеты последних, современных модификаций, атомные подводные транспортные средства и другие используемые в настоящее время и появляющиеся виды транспортных сообщений.

3. *Оптимально эффективное, рациональное использование преимуществ различных видов транспорта* в зависимости от масштабов и целей их применения: межрегиональные и межгосударственные перевозки с расстояниями транспортировки грузов свыше 1 тыс. км, внутрирегиональные (в основном межхозяйственные) и локальные, преимущественно внутрипроизводственные.

4. *Создание в указанных стратегических транспортных узлах Севера России единых логистических государственных центров*, поскольку только с их помощью возможно проведение политики минимально затратного и максимально эффективного использования имеющихся транспортных ресурсов и преимуществ различных видов транспорта как в отдельных базовых зонах деятельности транспортных узлов, так и в целом на всем пространстве северной зоны страны. Уже сегодня, в самом начале масштабного освоения территорий и ресурсов Арктики становится понятным, что в условиях Крайнего Севера значение данного фактора резко возрастает.

5. *Обеспечение экологической чистоты* в процессе транспортного освоения пред-арктической и арктической зон России (Андреанов, 2012).

Применение указанных выше принципов позволит с наибольшей эффективностью решить поставленные задачи по развитию транспортной системы в Арктике.

4. Заключение

Все перечисленные выше проблемы в развитии транспорта усиливают инфраструктурные ограничения, создают угрозу замедления социального развития и формирования единого экономического пространства. Их скорейшее разрешение становится особенно важным условием развития северных районов РФ.

В ходе реализации транспортной стратегии, по нашему мнению, особое внимание следует уделить созданию и развитию транспортно-логистической системы в регионе, которая позволит увеличить скорость товародвижения, сократит логистические издержки в цепях поставок, обеспечит опережающие темпы роста грузопотоков.

Литература

- Андреанов В.А. Формирование транспортной инфраструктуры российского сектора Арктики в XXI веке. *Арктика и Север*, № 9, с. 118-139, 2012.
- Шпак А.В. К вопросу о логистической координации товародвижения в арктических регионах России. *Вестник КНЦ РАН*, N 4, с. 128-132, 2011.

References

- Andrianov V.A. Formirovanie transportnoy infrastruktury rossiyskogo sektora Arktiki v XXI veke [Development of transport infrastructure of the Russian sector of the Arctic in the XXI century]. *Arktika i Sever*, N 9, p. 118-139, 2012.
- Shpak A.V. K voprosu o logisticheskoy koordinatsii tovarodvizheniya v arkticheskikh regionah Rossii [On logistical coordination of goods movement in the Arctic regions of Russia]. *Vestnik KNTs RAN*, N 4, p. 128-132, 2011.

Информация об авторе

Русанов Иван Петрович – Московский государственный университет путей сообщения, канд. воен. наук, контр-адмирал

Rusanov I.P. – Moscow State University of Railway Engineering, Cand. of Mil. Sci., Rear-admiral