

УДК 656.21

Н. В. Власова, А. А. Миловидов, А. Г. Григоренко*

ПЕРСПЕКТИВНЫЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ПРОЕКТЫ РФ

В сегодняшних условиях Россия остро нуждается в развитии транспортно-инфраструктурного комплекса. Современная инфраструктура уже не может отвечать требованиям необходимой пропускной способности, а некоторые транспортные каналы стали ненадежными в свете последних политических событий. В связи с нарастающим объемом перевозок и ненадежностью существующих транспортных каналов для обеспечения национальной безопасности, укрепления регионов и развития экономики страны нужны новые логистические проекты. В этой статье мы рассмотрим несколько перспективных проектов, которые смогут удовлетворить современные запросы страны в транспортно-логистической инфраструктуре.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: транспорт, логистика, транспортный коридор «Север – Юг», Северный широтный ход, Северный морской путь.

N. V. Vlasova, A. A. Milovidov, A. G. Grigorenko

PROMISING TRANSPORTATION AND LOGISTICS PROJECTS FOR THE RUSSIAN FEDERATION

In modern conditions Russia is in urgent need of development of transportation and infrastructure complex. The modern infrastructure can no longer meet the requirements of the required throughput capacity, and some transportation channels have become unreliable in the light of recent political events. Due to the growing volume of transportation and the unreliability of existing transportation channels, new logistics projects are needed to ensure national security, strengthen regions and develop the country's economy. In this article, we will consider several promising projects that can meet the country's current demands for transportation and logistics infrastructure.

KEYWORDS: transportation, logistics, North-South transport corridor, Northern Latitudinal Railway, Northern Sea Route.

* **Власова Наталья Васильевна**, кандидат технических наук, доцент Иркутского государственного университета путей сообщения;

Миловидов Анатолий Алексеевич, студент Иркутского государственного университета путей сообщения;

Григоренко Анна Георгиевна, студент Иркутского государственного университета путей сообщения.

Транспортные системы любой страны призваны обеспечить стабильный рост ее внутренней экономики. Они способствуют развитию межотраслевых, внутрирайонных, межрайонных и международных связей, повышают мобильность населения, обеспечивают внутреннюю безопасность страны и ее равномерное развитие во всех регионах, создают условия для развития промышленности.

Естественно, такие системы, особенно в связи с огромной пространственной протяженностью России, нуждаются в значительных инвестициях со стороны как государства, так и частных инвесторов. Любая транспортная система требует прежде всего наличия необходимой логистической инфраструктуры и техники: путей (автомагистралей, железных дорог), терминалов (станций, портов, складов) и транспорта (автомобилей, поездов). К тому же инфраструктуру необходимо постоянно содержать. И это только часть проблемы, в действительности этих проблем куда больше: сильный разброс по территории конечного потребителя, несоответствие мощностей инфраструктуры идущему по ней грузопотоку, а в некоторых случаях и вовсе отсутствие инфраструктуры, сезонность многих потоков, международные и политические проблемы, устаревание уже существующих транспортных систем (коридоров), постоянно меняющиеся как запросы потребителей, так и места зарождения грузопотоков. Но, пожалуй, главная проблема – ограниченный бюджет (как правило, его не хватает на развитие всех потребных транспортных систем). Для решения этих проблем существует транспортно-логистический менеджмент.

Транспортно-логистический менеджмент – это деятельность по организации массовых перевозок в условиях проблем большой и малой значимости. Именно эта деятельность призвана обеспечивать безопасность и скорость перевозок с минимальными транспортными издержками, составлять наивыгоднейшие транспортные пути и предлагать перспективы развития [1, с. 152].

Рассмотрим некоторые перспективные для экономики России транспортные пути с точки зрения транспортно-логистического менеджмента.

Транспортный коридор «Север – Юг»

Международный транспортный коридор (МТК) «Север – Юг» – международный мультимодальный транспортный коридор протяженностью 7200 км для транспортировки пассажиров и грузов. Маршрут его пролегает через Санкт-Петербург – Москву – Астрахань (порт Оля) – Тегеран (порт Амирабад в Иране) – Бафк – Аббас – Мумбаи (Индия). Коридор связывает Иран, Россию, Индию, страны Персидского залива и Ближнего Востока со странами Центральной и Северной Европы. Предпосылкой его развития стал вопрос обеспечения национальной безопасности.

Еще в 1993 г. странами Европейского союза была основана программа по созданию транспортного коридора (ТК) «Европа – Кавказ – Азия» (TRACECA) как альтернатива Суэцкому каналу, который многими страна-

ми считался неблагонадежным и опасным. Однако политическая подоплека этой идеи стала очевидна сразу. Проектное расположение канала практически полностью исключает участие России и Ирана в нем, а международные соглашения, заключаемые в рамках данного проекта, из стран Содружества минуют только Россию и Белоруссию. Как пишет Севак Саруханян в своей статье о международном транспортном коридоре, «новый шелковый путь призван, по мнению многих аналитиков, отрезать Россию от основных транспортных маршрутов континента, а также переориентировать экспорт новых независимых государств (стран СНГ) от российских путей транспортировки на новые, нероссийские». Такое стечение обстоятельств лишило бы Россию и многие другие страны транзитных грузопотоков и привело бы к многомиллиардным экономическим потерям. В связи с этим уже как альтернатива не только Суэцкому каналу, но и ТК TRACECA реализован проект МТК «Север – Юг» [2, с. 70–77].

Помимо обеспечения экономической безопасности данный транспортный канал имеет еще ряд преимуществ. Он обеспечивает связь с другими транспортными коридорами, что превращает его в транспортный каркас, соединяющий большинство транзитных потоков (от 15 до 25 млн т грузов в перспективе). Через тот же Транскаспийский коридор, который является частью МТК «Север – Юг», можно через порт в Актау (Казахстан) попасть в ТК «Запад – Восток», через порт в Баку (Азербайджан) попасть в ТК TRACECA, а через Москву можно отправить грузы посредством МТК № 2 в Германию и МТК № 9 в Грецию (рис. 1).

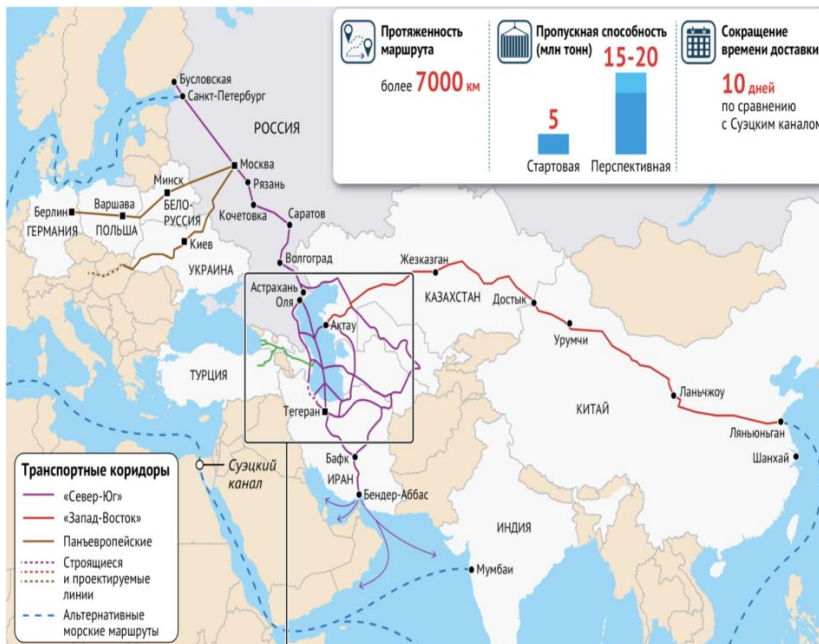


Рис. 1. Транспортные коридоры

Налицо выгода перевозок по данному коридору по сравнению с перевозками по Суэцкому каналу. По словам всё того же Севака Саруханяна, помимо тройного выигрыша во времени при перевозке контейнеров суммарная экономия составит 127–255 дол. на один 20-футовый контейнер [2, с. 81].

Однако МТК «Север – Юг» имеет ряд как логистических, так и управленческих недостатков. В частности, можно отметить неоднородность развитости пути (железных и автодорог, каналов, пунктов пересечения границ). В Иране, например, затруднено строительство железнодорожных ветвей из-за холмистости местности, сама железная дорога однопутна, в связи с чем возникают проблемы при передаче грузов. Ю. И. Милёшкина и А. А. Хисамова указывают и на существование нефизических барьеров, связанных с негармонизированными процедурами пересечения границ, с проблемами во взаиморасчетах и в страховании грузов и транспортных средств, с отсутствием института уполномоченного экономического оператора, с недостаточным использованием механизма единого окна. У международных автомобильных перевозчиков существуют проблемы с выдачей виз для профессиональных водителей, а также с получением разрешения для осуществления перевозок. Всё это приводит к увеличению времени перевозок и перенаправлению многих потоков через Суэцкий канал в Турцию [3, с. 182].

Несмотря на минусы, перспектива развития данного коридора очевидна и занимает не последнее место в приоритетах инвесторов.

Северный широтный ход

Северный широтный ход (СШХ), пожалуй, самый перспективный и востребованный проект на данный момент. Сам проект был разработан еще в 1928 г. и назывался Великим северным железнодорожным путем. Он должен был обеспечить связь территории страны с ее с арктическими регионами и укрепить оборону ее рубежей, однако после смерти И. В. Сталина проект отложили. Лишь в 1986 г. в рамках освоения новых месторождений участка Коротчаево – Новый Уренгой – Пангоды (188 км) была построена малая часть запланированного. Новый старт проект получил в рамках перечня поручений Президента Российской Федерации от 28 июня 2013 г. № Пр-1380, а в 2019 г. был принят проект «Северный широтный ход – 2». Однако его реализация шла очень медленно, и уже в свете недавних событий вопрос о строительстве СШХ-1 и СШХ-2 был вынесен Президентом РФ на совещание с Правительством России 13 апреля 2022 г. по вопросам развития Арктической зоны Российской Федерации, что, несомненно, дало толчок строительству данных участков железной дороги [4, с. 15–16].

СШХ-1 – это железнодорожный путь, который должен соединить Северную железную дорогу со Свердловской. Путь пролегает по такому

маршруту: ст. Обская – Салехард – Надым – Хорей – Пангоды – Новый Уренгой – Коротчаево. Стоимость строительства магистрали оценивается в 235,9 млрд руб., а длина пути должна составить 707 км. Инвесторами данного проекта выступают Правительство России, правительство ЯНАО, ОАО «РЖД», ПАО «Газпром», АО «Корпорация развития». Координировать реализацию железнодорожного проекта будет Росжелдор.

СШХ-2 включает в себя два проекта: железнодорожный путь от Бованенково до порта Сабетта и от Коротчаево до Норильска, путь пролегает по маршруту: Коротчаево – Южно-Русское нефтегазовое месторождение – Ермаково – Игарка – Дудинка – Норильск. Однако это только планируемый проект (рис. 2).

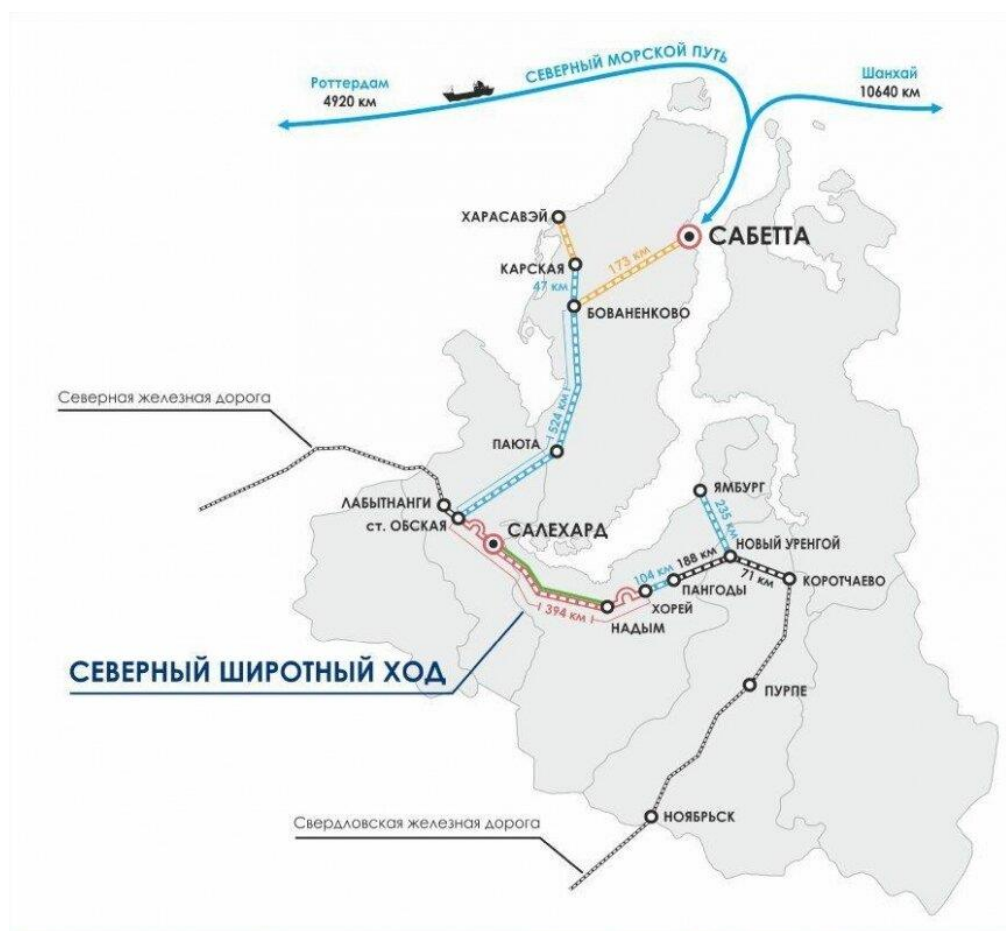


Рис. 2. Проекты «Северный широтный ход – 1» и «Северный широтный ход – 2»

СШХ-1 и СШХ-2 прежде всего должны обеспечить подходы к экспортно-стратегическим предприятиям и портам, таким как завод «Ямал

СПГ» и порт Сабетта, к разрабатываемым месторождениям с последующим вывозом сырья, обеспечить безопасность арктических рубежей.

Приоритеты и перспективы проекта:

1. Оборона. Арктическая граница РФ составляет более 20 тыс. км, и на территории Арктики находятся некоторые предприятия оборонной промышленности и стратегически важные объекты. Строительство СШХ позволит создать в Арктике пункты противоракетной обороны и превентивного удара за счет объединения обширной территории.

2. Ресурсная база. В научной литературе рассматривается влияние строительства СШХ на ресурсную базу Арктики: «Потенциал развития ресурсной базы остается также на высоком уровне. По данным Государственного баланса запасов полезных ископаемых Российской Федерации, по состоянию на 01.01.2021 г. в автономном округе расположено 238 месторождений УВС, запасы свободного газа с учетом шельфа составляют 48,6 трлн куб. м, жидких углеводородов – 7,2 млрд т». Строительство СШХ позволит разрабатывать новые месторождения, обеспечить все внутренние потребности в энергоресурсах, а также наладить их эффективный экспорт [5, с. 431–433].

3. Логистическое и экономическое развитие. В результате реализации проекта СШХ прямое развитие получит ТК «Север – Юг», который через порт Сабетта (через порт планируется пустить грузопоток выше 80 млн т) соединится с Северным морским путем, что обеспечит транзит китайских грузов. К тому же будет уменьшено расстояние, которое проходит груз при вывозе из Арктики, разгрузится Южный маршрут, а тем самым – и Транссибирская магистраль. Соединение с Арктической зоной поспособствует прокладке подъездных путей к месторождениям полезных ископаемых, что позволит создать в Арктике производства полного цикла по их обработке. Во всем регионе попутно будут идти работы по возведению и восстановлению портов, аэропортов, автодорог и т. д. [6, с. 269–271].

Постройка СШХ-1 и СШХ-2 даст мощный толчок развитию экономики страны и обеспечит связь с ее арктическими регионами, увеличит мобильность региона и повысит его обороноспособность. Реализация данных проектов является главной задачей транспортной логистики РФ на данный момент.

Северный морской путь

В целом программа по развитию Арктики включает в себя два больших проекта: Северный широтный ход и Северный морской путь (СМП), которые развивают совместно. Как и СШХ, СМП был запланирован с целью освоения Арктической зоны. В работоспособный транспортный коридор он превратился в 1933 г. По нему в Арктическую зону ввозили необходимые для развития региона материалы, по нему же начали вывозить добы-

ваемые ресурсы. В 1980-е гг. объем грузоперевозок достиг 7 млн т в год, а к 2018 г. – более 20 млн т в год. В 2024 г. через СМП хотят пустить грузопоток объемом 80 млн т с учетом транзитных перевозок. Путь перспективен прежде всего из-за меньшего расстояния в сравнении с перевозками через Суэцкий канал. Маршрут транспортировки грузов с Дальнего Востока в Европу через СМП составит примерно 14 тыс. км, а через Суэцкий канал – более 23 тыс. км. Сам проект привлек к себе внимание многих инвесторов. Как отмечается в литературе, «также в 2017 году Государственным океанографическим управлением и Национальным комитетом по развитию и реформам Китая было предложено включить Северный морской путь в рамки проекта “Морской Шелковый путь XXI века”. В том же году министр иностранных дел КНР Ван И заявил о согласии Китая и о начале разработки “Ледяного Шелкового пути”, или “Полярного Шелкового пути”, официально подтвердив свою заинтересованность в освоении Арктики» [7, с. 155–161; 8, с. 543–548; 9, с. 185–186].

В целом Северный морской путь – альтернатива Суэцкому каналу для многих стран, а для России – способ освоения Арктики и развития инфраструктуры, естественно, и способ получения прибыли от транзита грузов по СМП (рис. 3).

СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ И МАРШРУТ ЧЕРЕЗ СУЭЦКИЙ КАНАЛ



Рис. 3. Северный морской путь

Однако существующие проблемы делают СМП тяжело развиваемым и менее привлекательным проектом:

1. Первая и самая очевидная проблема – ледокольный флот. Сегодня Россия располагает более чем 50 ледоколами, из которых 7 – атомные, и только 8 от общего количества способны сопровождать суда (также Россия единственная обладает атомным флотом). В других государствах флот меньше, например в Канаде ледокольный флот составляет 18 судов, в Финляндии – 11, а у Китая их всего 2. К тому же по законодательству России иностранные суда могут пользоваться только ледокольным флотом РФ, а сами суда должны быть ледового класса. Также есть ограничения по длине и ширине судна, иначе проделываемой ледоколом бреши может не хватить для прохода судна. Правда, эта проблема частично уже решилась. К 2030 г. должен быть создан ледокол «Лидер-1» с увеличенной шириной корпуса, что позволит проходить даже крупнотоннажным судам. К 2035 г. планируется выпустить еще два таких ледокола [10].

2. Услуги операторов и прогнозирования. В полярных широтах наблюдаются неполадки в работе навигационных систем, а многие операторы спутниковой связи не работают. Возникают проблемы с прогнозированием положения и формирования льдов и осадков. «Отмечаются низкие поисково-спасательные возможности и отсутствие точных гидрометеорологических прогнозов, особенно в восточной части Арктической зоны России. Не стоит забывать и о полярных днях и ночах, которые могут длиться до 40 дней и негативно влияют на физическое и ментальное здоровье человека».

Таковы, по нашему мнению, самые перспективные для Российской Федерации транспортно-логистические проекты. Реализация каждого из них существенно улучшит экономику страны и поспособствует развитию международных отношений, позволит внести существенный вклад в развитие российских регионов и укрепление национальной безопасности страны, позволит создать сеть мультимодальных перевозок и соединить несколько транспортных коридоров в единый путь.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Михенко О. Е.* Экономическая безопасность железнодорожного транспорта и логистический менеджмент / О. Е. Михенко, А. Г. Керимов ; под ред. Р. А. Кожевникова, Ю. И. Соколова, З. П. Межох ; РУТ (МИИТ) // Вклад транспорта в национальную экономическую безопасность : тр. VII Междунар. науч.-практ. конф. М., 2022. С. 149–155.
2. *Саруханян С.* Международный транспортный коридор «Север – Юг» и российско-иранские отношения в транспортной сфере / С. Саруханян // 21-й век. 2004. № 2 (4). С. 74–93.
3. *Милёшкина Ю. И.* Международный транспортный коридор «Север – Юг» – ключевой элемент транспортного каркаса и «новой» логистики / Ю. И. Милёшкина, А. А. Хисамова // Молодой ученый. 2023. № 5 (452). С. 181–183.
4. *Самуйлов В. М.* Перспективы строительства железнодорожного Северного широтного хода / В. М. Самуйлов, Т. Н. Ткачева, В. А. Леушин [и др.] // Инновационный транспорт. 2022. № 2 (44). С. 15–19.

5. Исследование грузовой базы северных регионов Российской Федерации при строительстве Северного широтного хода / Л. А. Выдашенко, Л. А. Рыкова, П. А. Выдашенко [и др.] // Бюллетень науки и практики. 2022. Т. 8, № 9. С. 428–435.
6. Пак М. В. Северный широтный ход как основа транспортной обеспеченности России / М. В. Пак // Вестник Алтайской академии экономики и права. 2019. № 4, ч. 2. С. 269–273.
7. Конышев В. Н. Зачем России нужна Арктика? / В. Н. Конышев, А. А. Сергунин // Политическая экспертиза: ПОЛИТЭКС. 2011. № 2. С. 153–164.
8. Иванова М. В. Северный морской путь как пространство согласования интересов для устойчивого социально-экономического развития Арктики / М. В. Иванова, К. П. Данилин, М. В. Кошкарев // Арктика: экология и экономика. 2022. Т. 12, № 4. С. 538–550.
9. Воронина Е. П. Современное состояние и перспективы развития грузопотоков по Северному морскому пути: актуальные проблемы и пути решения / Е. П. Воронина // Экономика и бизнес: теория и практика. 2019. № 11-2 (57). С. 185–191.
10. Карпова Е. И. Оценка угрозы Морского Шелкового пути XXI века развитию Северного морского пути / Е. И. Карпова // Вопросы студенческой науки. 2023. № 2 (78). С. 93–96.