



ТРАНСПОРТНАЯ СТРАТЕГИЯ РОССИИ: ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ И ПРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ

В статье раскрыты принципиальные подходы к формированию государственной транспортной политики, выделены стратегические ориентиры и приоритеты по результатам новейших исследований в этой области. Отражена особая роль железнодорожного транспорта и основные направления развития транспортной инфраструктуры в условиях оживления экономики, становления рыночных отношений, интенсивного развития ТЭК, освоения северо-восточных территорий.

Подъем экономики России определил новые приоритеты развития всех ее сфер, в том числе транспортной. Выдвинутые в качестве важнейших национальные задачи (удвоение ВВП, преодоление бедности и др.) непосредственно касаются транспортного комплекса.

В мировой истории все экономические преобразования были связаны с качественными изменениями транспортной системы. В частности, за счет массового строительства автомобильных дорог и развития транспортного машиностроения в начале прошлого века вышли из Великой депрессии США. В России индустриализация, освоение восточных территорий способствовали развитию магистральных видов транспорта, реализации таких масштабных проектов, как Турксиб, Волго-Донской канал. Переходный к рыночной экономике период, возникновение малого и среднего бизнеса сопровождаются бурным развитием автомобильного транспорта, коммуникативной сферы услуг.

По мере становления рыночных отношений основным направлением развития транспортной инфраструктуры в условиях подъема экономики становится создание опорной транспортной сети, обеспечивающей пространственное и функциональное единство страны, что особенно актуально при транспортно-промышленном освоении северо-восточных районов, где в наибольшей степени проявляется мультипликативный транспортный эффект.

Основные аспекты транспортной стратегии в русле целевых макроэкономических установок. Задачи транспорта по обеспечению качественного роста экономики отражены в ряде программных проектов – «Модернизация транспортной системы России», «Транспортная стратегия России» и др. В них содержатся предпосылки формирования единой транспортной политики, разработки правовых основ, отраслевых аспектов развития транспортной системы.

Достижение социально-экономических результатов, повышение эффективности инвестиций в транспортной сфере возможны при использовании новых подходов к постановке общетранспортных целей и приоритетов, отраженных в проекте «Транспортная стратегия России» [1]. Определяющим в целевых установках транспортной стратегии является решение задач перспективного развития транспортного комплекса во взаимосвязи с приоритетами качества жизни, перспективными сценариями роста производительных сил, экономики, с развитием других инфраструктурных отраслей – энергетики, связи, финансовой, социальной инфраструктуры на базе составления транспортно-экономических балансов в целом по стране и отдельным ее регионам.

Интеграция транспорта в межотраслевую кооперацию промышленности, сельского хозяйства, внешнеэкономической деятельности предполагается на

основе новых принципов логистического управления, межвидовой конкуренции, формирования единого информационного пространства. Целью структурных преобразований на транспорте, определения этапов и направлений развития транспортной инфраструктуры является ускорение движения товаров, снижение транспортных издержек в цене продукции, обеспечение надежных и доступных внутренних и межрегиональных связей, развитие рынка труда на общероссийском уровне. Сооружение объектов многоцелевого назначения позволит достичь экономии ресурсов, координировать функционирование разных сфер экономики, видов транспорта. Кроме того, по-новому будет осознана его роль в сохранении целостности государства, большинство территорий которого характеризуется убывающей численностью населения.

Влияние транспорта проявляется и в социальной сфере. Одним из аспектов проблемы преодоления бедности является, по выражению В.Н. Бугроменко, «транспортная дискриминация населения», т. е. недополучение частью населения жизненно важных услуг, прежде всего здравоохранения и образования вследствие территориальной недоступности этих объектов социальной сферы. Так, в условиях бездорожья уже на расстоянии, превышающем 4 км, население в 2 раза реже обращается за медицинской помощью. В 90-е годы сократилось пассажирское сообщение на всех видах транспорта, в большей степени на речном, воздушном, и особенно в сельской местности, т. е. там, где эти виды транспорта являются единственными. Самые неблагоприятные по транспортной доступности населенные пункты расположены, как правило, в самых бедных районах страны.

Независимо от расстояния и вида транспорта главная причина сокращения, а часто и прекращения пассажирского сообщения – в недостаточной коммерческой привлекательности маршрутов. Решение социально значимых задач – обеспечение «северного завоза», поддержка муниципальных пассажирских предприятий, городского, пригородного электротранспорта – возможно только при условии государственного регулирования, дотирования из бюджетов тех или иных уровней. Поддержка транспортных структур на непривлекательных с коммерческой точки зрения маршрутах может принимать различные формы, не обязательно означающие прямое бюджетное финансирование или установление особых налоговых режимов. Это может быть, например, стимулирование допуска на выгодные маршруты, другие механизмы координации деятельности различных хозяйствующих субъектов на маршрутах.

Городской и пригородный транспорт – один из факторов, определяющих качество жизни подавляющей части населения страны – ежедневно перевозит около 110 млн. чел., т.е. число пассажиров, сопоставимое с общей численностью населения. Поэтому особенно важно реформирование пассажирского транспорта общего пользования в городской, пригородной и сельской местности, что позволит, способствуя усилению мобильности населения, повысить качество жизни.

Из масштабных социально-экономических задач, помимо отмеченных выше, непосредственно затрагивающих транспортный комплекс, следует выделить вопросы интеграции в мировую экономику, повышения конкурентоспособности, регулирования тарифов естественных монополий, поддержки частного предпринимательства, совершенствования налоговой политики, которые должны решаться во взаимодействии с различными уровнями власти, с участием представителей бизнеса и общественных объединений.

В проект документа Транспортной стратегии включены положения, определяющие роль и задачи государства в транспортном секторе. Основным

содержанием структурных преобразований на транспорте является сокращение государственного участия в транспортной деятельности, уменьшение монопольного сектора. В ходе обсуждения проекта выдвигались диаметрально противоположные позиции – от мобилизации государством ресурсов для создания опорной транспортной системы до сплошной приватизации и полного отказа от государственного регулирования и финансирования.

В проекте определено, что участие государства сохраняется до тех пор, пока существует необходимость в обороне, обеспечении независимости во внешней торговле, в других сферах транспортных услуг, где проявляются «провалы рынка» – это общественный пассажирский транспорт, транспортное обслуживание труднодоступных и депрессивных регионов. При этом отмечается, что в перспективе участие государства на рынке транспортных услуг будет сведено до возможного минимума. Одновременно предусматривается постепенный переход к использованию так называемого принципа «пользователь платит», согласно которому стоимость транспортных услуг будет приближаться к полным экономическим издержкам с учетом ликвидации льгот в пассажирских перевозках, а также экологического ущерба от деятельности транспорта.

Предпочтения в развитии, например, более экологичных видов транспорта, систем общественного транспорта в перспективе будут формироваться по опыту развитых стран с помощью применения набора целевых налогов, фондов (дорожных, общественного транспорта), дифференцированного налогообложения, стимулирующего социально значимые программы. Предполагается, что бюджетное финансирование сохранится на минимально допустимом уровне в таких сферах, как управление движением, обеспечение его безопасности, навигация.

С развитием рынка транспортных услуг во все большей степени будут сокращаться функции государства в качестве одного из операторов рынка и усиливаться его роль в создании равнодоступности инфраструктуры, равноправных условий для отечественных и иностранных операторов в международных перевозках.

В компетенции государства сохранится участие в развитии транспортной инфраструктуры (с предпочтением развития имеющихся инфраструктурных объектов), причем ее модернизация будет осуществляться с использованием принципов максимальной концентрации на приоритетных направлениях для обеспечения внутренних, внешнеторговых и транзитных перевозок. В конечном итоге предполагается отказ от полного бюджетного финансирования проектов с расширением притока частного капитала на основе концессий, других рыночных механизмов.

Стратегия инвестиционной политики (на примере железнодорожного транспорта).

В хозяйственной деятельности железнодорожного транспорта происходит перестройка инвестиционного процесса, заключающегося в концентрации финансовых ресурсов, направляемых на реализацию эффективных проектов. В условиях ограниченности средств традиционно первоочередное внимание уделяется проектам, возможно, неэффективным для самой отрасли, но имеющим общегосударственное значение и позволяющим получать эффект в различных секторах народного хозяйства. Однако финансирование таких проектов часто осуществляется за счет собственных средств отрасли без поддержки государства. К подобным проектам относятся, например, проект подъездов к Эльгинскому и Чинейскому месторождениям, ТЭО мостового перехода на Сахалин и др. Такой подход к инвестированию противоречит рыночным принципам экономики России. Целесообразность инвестирования проектов, имеющих

макроэкономическое значение, определяется с учетом эффекта, образующегося в хозяйствующих субъектах и во внешнеторговой сфере. В этой связи ОАО «РЖД» и Минэкономразвития предложено условно разделять проекты для отрасли на экономически привлекательные и экономически непривлекательные, но имеющие общегосударственное, социальное значение. В соответствии с таким подразделением возможны те или иные варианты государственной поддержки.

Первая группа проектов, эффект реализации которых с учетом факторов риска превышает стоимость используемого капитала, может финансироваться за счет собственных и привлеченных средств. Проекты второй группы должны финансироваться из бюджета, а также за счет средств заинтересованных субъектов. Для реализации социально значимых проектов (пассажирские перевозки в дальнем и пригородном сообщении, убыточные линии) в качестве государственной поддержки будут привлекаться средства федерального и местных бюджетов.

Инвестиционные проекты включают защищенную часть (инфраструктура, дающая максимальный эффект для отрасли) и незащищенную, финансирование которой осуществляется по мере поступления ресурсов. Стержнем инвестиционной программы является развитие главных грузовых направлений сети во взаимосвязи с международными транспортными коридорами (МТК). На этом полигоне на основных грузовых направлениях суммарной протяженностью 24,1 тыс. км (28% общей протяженности сети, где выполняется 70% всего грузооборота) будут сосредоточены основные инвестиции.

Однако состояние инфраструктуры, в том числе и на участках основных направлений, не соответствует повышению производительности подвижного состава. Кроме того, работу отрасли в последние годы сдерживает недостаточное развитие пограничных переходов, припортовых станций и подходов к ним. Увеличение грузопотоков в направлении российских портов выявило узкие места в существующей системе организации перевозок с участием железной дороги, морских портов, судовладельцев. В связи с этим возникает потребность в новых институтах управления процессом взаимодействия различных субъектов транспортного рынка по типу создаваемых логистических центров в Новороссийске, Санкт-Петербурге, Владивостоке.

В результате реформирования и адаптации к рыночной среде железнодорожный транспорт превратится в субъект рыночной экономики. Все большую роль в нем станут играть операторские компании – независимые транспортные организации, осуществляющие предпринимательскую деятельность в сфере железнодорожных перевозок. За 2001-2002 гг. 74 транспортные организации получили статус компании-оператора, ими дополнительно привлечено в освоение перевозок более 10 тыс. грузовых вагонов стоимостью 6,6 млрд. руб. В 2003 г. число операторских компаний превысило 100 [2]. Их доля в перевозках железнодорожных грузов составила:

	Доля компаний-операторов, %
Каменный уголь	4,1
Нефть и нефтепродукты	37,9
Руда железная	16,4
Руда цветная	4,6
Минеральные удобрения	23,3
Строительные грузы	0,4
Лесные грузы	4,5
Автомобили	20,5

Однако важнейшим источником инвестиций остаются собственные средства отрасли. В 2003 г. рост капиталовложений на железнодорожном транспорте составил 25%. Привлечение в отрасль внешних инвестиций происходит при наличии перечня разрабатываемых проектов и механизмов их реализации.

Ожидаемые результаты реформ. В проекте Транспортной стратегии возможности, темпы ее реализации определены на основе перспективных сценариев социально-экономического развития страны, ее производительных сил на периоды 2004-2010 гг. и 2011-2020 гг. В первом из них развитие отрасли возможно на основе структурных преобразований в экономике страны, улучшения инвестиционного климата. Во втором – предполагается достижение с помощью развития транспорта пространственного и функционального единства страны в рамках концепции устойчивого роста, соответствия стратегических проектов развития транспортной системы региональным приоритетам.

В количественном отношении ожидаются следующие результаты реализации транспортной стратегии:

- снижение грузоемкости ВВП на 8-10%;
- рост скорости грузового движения на 15-20%, на МТК – на 25-30%;
- развитие мощности портовой инфраструктуры, обеспечивающей до 85% внешнеторговых операций;
- рост транзитных перевозок до 60-70 млн. т с ежегодным доходом более 2 млрд. долл.;
- удвоение масштабов подвижности населения и приближение к аналогичному показателю развитых стран (в 2003 г. его значение по России составило 4,1 тыс. км /1 жит. в год, по развитым странам – более 10 тыс. км/1 жит. в год).

Результатом структурного реформирования железнодорожного транспорта должно стать повышение транспортной доступности, надежности доставки грузов, рост объемов грузо-пассажироперевозок. По прогнозам специалистов, за годы структурного реформирования отрасли (2001-2007 гг.) рост объемов отправок грузов превысит 25%, грузооборот возрастет на 32% [3]. Динамика роста грузовых перевозок согласуется с прогнозом роста промышленного производства. Сейчас средняя скорость продвижения грузовых потоков составляет 200-230 км/сутки, 15-20% грузов доставляют позже установленного срока. К расчетному сроку ожидается повышение скорости доставки на 20%, уровень доставки грузов в срок будет доведен до мировых стандартов, т.е. до 90-95%. Механизмом реализации стратегии являются создание конкурирующего рынка, гибкая тарифная политика, повышение качества транспортного обслуживания.

Проблема убыточности пассажирских перевозок и перекрестного субсидирования будет решаться за счет увеличения доли расходов на пассажирские перевозки в дальнейшем следовании, оказания дополнительных услуг и государственного дотирования. Предположительно объем перекрестного субсидирования дальних пассажирских перевозок снизится в 9 раз – с 45 до 5%. Рост объема перевозочной работы потребует модернизации материально-технической базы отрасли, восстановления изношенных основных фондов, их качественного обновления. К 2007 г. уровень износа основных фондов сократится на 6%. За счет собственных средств отрасли объем капиталовложений за годы реформ увеличится в 2,4 раза [3].

В условиях структурного реформирования отрасли устанавливаются новые приоритеты: переход от работы по освоению плановых объемов перевозок к работе в условиях конкуренции с другими видами транспорта и возросших требований клиентов к качеству транспортного обслуживания. Все это определяет

необходимость разработки новых подходов к управлению деятельностью отрасли, что предусматривает решение двух разнонаправленных задач: с одной стороны, развитие инфраструктуры, обновление изношенных основных фондов, повышение рентабельности производства, рост перевозок и качества транспортного обслуживания; с другой – обеспечение приемлемых для потребителя транспортных услуг тарифов за счет снижения издержек собственного производства.

Основу отраслевых принципов управления должны составлять неделимость и целостность железных дорог, устойчивость транспортно-экономических отношений между субъектами товарного рынка и транспортных структур, оценка последствий повышения цен на готовую продукцию или тарифов на грузо-пассажироперевозки. От адекватной условиям рынка и возможностям потребителей тарифной политики зависит формирование тенденций, соответствующих развитию экономики, всего общества.

Стратегические ориентиры транспортной политики по результатам исследований современных проблем транспорта. В проекте Транспортной стратегии в качестве ключевых проблем, имеющих, по мнению ведущих российских ученых-транспортников [4], принципиальное значение в современный период, рассматриваются стратегические ориентиры и приоритеты транспортной политики, обеспечение единства и целостности транспортной системы и др. Внимание к геоэкономическим и геополитическим аспектам развития транспортной системы обусловлено также тем, что основной идеей авторов проекта является существенное сокращение участия государства в транспортной деятельности.

С начала развития магистральные виды транспорта, прежде всего железнодорожный, рассматривались в качестве интегратора территории, связывающего в единое целое регионы страны. В последние годы в условиях глобализации мировой экономики основной акцент в развитии транспорта России ставится на обеспечение грузового транзита. Преобладает стремление использовать пути сообщения России для получения коммерческой прибыли, что определяет направленность многих проектов и программ, прежде всего МТК.

Не умаляя значения МТК в интернационализации российской экономики, отметим, что необходима более тщательная оценка их социально-экономической эффективности в соответствии с Программой модернизации транспортной системы России как по технико-технологическим (времени и очередности работ), так и по экономическим параметрам (условиям, источникам финансирования) [4]. Кроме того, не следует забывать о многократно превышающей прямой эффект социально-экономической эффективности в нетранспортной сфере – на уровне развития народнохозяйственных комплексов, отраслей, регионов.

Мультипликативный транспортный эффект способен обеспечить прорыв в развитии экономики страны, ее регионов. Значимости и обоснованию влияния транспорта на социально-экономическое развитие страны посвящены многочисленные труды не только современных ученых, государственных деятелей, но и более раннего периода: М.В. Ломоносова, С.Ю. Витте, П.А. Столыпина.

Одним из условий возникновения мультипликативного транспортного эффекта, способствующего подъему экономики, является транспортно-промышленное освоение Сибири и Дальнего Востока.

На Сибирь и Дальний Восток приходится более 66% территории и 85% ресурсов России. Разведанные природные ресурсы оцениваются в 28 трлн. долл. В целом же природные ресурсы России составляют 80% ее национального богатства. В южной зоне региона, простирающейся от Енисея до Тихого океана, так

называемом «Восточном Российском ходе» (ВРХ) площадью 4 млн. кв. км и с населением

8 млн. чел. расположены почти все крупные города Сибири и Дальнего Востока, сосредоточены богатейшие природные ресурсы.

При анализе принципиальной возможности освоения данной территории по вариантам, включающим в качестве основных параметров численность населения и уровень развития регионов (ВВП, энергопотребление), эффективность проекта ВРХ, согласно авторской оценке, возможна при внедрении новых технологий производства по аналогии с технологиями, используемыми в сходной по природно-климатическим характеристикам Канаде [5]. При этом реализация проекта ВРХ потребует мобилизации инвестиций не только России, но и стран бывшего СССР, так как будет способствовать возрождению экономики и социальной сферы на всем постсоветском пространстве. Учитывая эффективность проекта, оцениваемого по приросту ВВП, уровню энергопотребления, значительный приток инвестиций возможен также из стран дальнего зарубежья, от частных лиц и организаций.

Однако современные реалии таковы, что наличие значительной доли частной собственности в районообразующих отраслях экономики Сибири на фоне роста транспортных тарифов способствует ослаблению экономических связей между восточными и западными районами России. В Институте экономики и организации промышленного производства СО РАН получена оценка последствий постепенного распада экономических связей регионов России по показателю уровня конечного потребления при сравнении с базовым вариантом, учитывающим сохранение свободных поставок между регионами [6].

Межрегиональные связи оценивались по четырем группам регионов России: европейская часть и Урал; Омская, Новосибирская, Читинская области, Алтайский край, республики Бурятия и Алтай; Иркутская, Томская, Кемеровская области, Красноярский край; Дальний Восток.

Варианты расчетов предусматривали изменение экономических связей в результате роста транспортных тарифов и перераспределение на этой основе фонда потребления между регионами, сокращение рынка ресурсов азиатской территории в европейской части страны. Социально-экономические последствия для этих двух блоков в результате фрагментации страны проявляются на фоне реакции мирового рынка.

Расчеты авторов работы показали, что в результате разрыва связей произойдет ухудшение состояния экономики всех регионов, хотя и на разных стадиях и в разной степени. При этом первоначально возможно перераспределение доходов в пользу западной части страны за счет свертывания инвестиционных проектов в азиатской части. На короткое время и азиатская часть, точнее, некоторые из ее ресурсных регионов, смогут существовать, продавая свои ресурсы на рынках стран АТР. Однако потеря рынка европейской части России сделает сибирские ресурсы зависимыми от одного покупателя – стран АТР, что снизит цены на экспортируемые Россией ресурсы, не гарантируя достаточных инвестиций в ресурсный, тем более инфраструктурный комплекс со стороны Японии, Кореи, Китая. Встречные поставки потребительской продукции этих стран приведут к потере российского рынка машиностроительного и других системообразующих комплексов, АПК. В первую очередь это коснется Новосибирской, Читинской областей, Бурятии. В еще больший упадок придут такие традиционно отсталые регионы, как республики Тува, Алтай.

Последствия развития азиатских районов по такому сценарию приведут к росту безработицы, массовому оттоку населения, росту техногенных катастроф из-за физического износа основных фондов и коммуникаций и заселению территорий другими этносами. Слабозаселенный восток России и перенаселенные пограничные районы Китая, все более превращающегося в самостоятельный центр мирового развития, создают крайне опасную ситуацию для России.

В европейской части России по мере сокращения ресурсного комплекса Сибири и Дальнего Востока также произойдет ухудшение ситуации в производственной сфере в результате роста цен и транспортных тарифов при поставке импортных ресурсов, что неизбежно вызовет падение уровня жизни населения.

На наш взгляд, вполне реален такой пессимистический результат фрагментации экономического пространства страны в условиях отсутствия активной федеральной политики в отношении роста транспортных тарифов, блокирующих развитие межрегиональных связей. При этом следует отметить, что в круг интересов крупного капитала, транснационального по сути, не входят проблемы развития отдельных регионов. Полученный сценарий распада экономических связей окажется выгодным для мирового рынка, который отводит России роль сырьевого придатка.

Отрицательные последствия фрагментарного развития России можно сгладить, если будет разработана государственная политика сохранения единого экономического пространства, в частности, путем развития транспортной системы как элемента национальной безопасности. Для решения внутренних проблем следует использовать возможности транспортных коридоров, в создании которых на территории России заинтересованы многие зарубежные компании. Наличие выходов в мировую хозяйственную систему определяет транспортную независимость как составную часть экономической безопасности страны.

Для вхождения в мировую хозяйственную систему недостаточно существующих МТК, тем более, что предложенные зарубежными партнерами их направления не в полной мере отражают интересы российской экономики. Решение проблемы вытекает из уникальности географического положения России, оказавшейся между полюсами мирового развития – Северной Америкой, Западной Европой и странами АТР. Потенциал России – в направлениях развития ее северной и восточной частей как кратчайшего моста, привлекательного и для оказания международных транспортных услуг и для российской экономики в целом и ее отдельных регионов. Использование возможностей транспорта в налаживании связей между регионами создает предпосылки для самостоятельного развития регионов, имеющих собственные ресурсы, освоение которых позволит добиться ресурсной независимости, усилит единство экономического пространства страны.

Создание опорного транспортного каркаса как условие национальной безопасности страны. По основному макроэкономическому показателю – численности населения – Россия существенно уступает приграничному Китаю и продолжает терять население (табл. 1) [7]. Несоответствие между размерами территории и численностью населения особенно проявляется в районах Сибири и Дальнего Востока, что создает угрозу территориальной целостности страны из-за сужения возможностей удержать эти территории.

В свое время целью сооружения Транссиба, затем БАМа было сохранение восточных территорий, заселение и хозяйственное освоение прилегающих районов. Однако освоен лишь южный пояс востока страны. Кроме того, часть главного пути Транссиба протяженностью 188 км оказалась на территории

Казахстана. Рост цен на электроэнергию на обслуживающих Транссиб энергетических объектах и соответственно рост тарифов не способствовал оживлению грузо-пассажиропотоков. В настоящее время с активизацией экономики и перевозок Транссиб вследствие приближающегося исчерпания пропускной способности может тормозить развитие экономики страны.

Особенность развития транспортной системы в восточной части связана с отличием ее от сети в европейской части (без северных территорий) по конфигурации и наличию видов транспорта. Если в европейском регионе России относительно плотная сеть и различные виды транспорта предполагают конкуренцию между ними, уменьшение роли железнодорожного транспорта за счет более выгодных тарифов и других условий на перевозки ряда грузов и пассажиров по сравнению с автомобильным, речным, воздушным транспортом, оптимизацию маршрутов, то восточные территории представлены одной широтной полимагистралью в южной ее части и несколькими судоходными реками, идущими, за исключением Амура, в меридиональном направлении. В восточных районах более остро стоит проблема перевозок массовых грузов с невысокой ценой в конечной продукции. Сокращение их перевозок вследствие неэластичности спроса на транспортные услуги привело к снижению выпуска продукции вплоть до остановки производства на многих местных предприятиях.

Таблица 1

Численность населения РФ по федеральным округам (предварительные итоги переписи 2002 г.)
и оценка среднегодовой численности населения в межпереписной период, млн. чел.

Федеральный округ	Численность населения							Оценка								
	1926 г.	1939 г.	1959 г.	1970 г.	1979 г.	1989 г.	2002 г.	1990 г.	1995 г.	1996 г.	1997 г.	1998 г.	1999 г.	2000 г.	2001 г.	2002 г.
Российская Федерация	92,74	108,38	117,53	129,94	137,41	147,02	145,18	147,91	147,77 (99,9)	147,37 (99,7)	146,94 (99,7)	146,53 (99,7)	145,94 (99,6)	145,19 (99,5)	144,39 (99,4)	143,53 (99,4)
в том числе:																
Центральный	32,01	35,75	33,46	35,61	36,66	37,92	37,99	38,02	37,64 (99,0)	37,51 (99,7)	37,38 (99,7)	37,24 (99,6)	37,06 (99,5)	36,85 (99,4)	36,61 (99,3)	36,36 (99,3)
Северо-Западный	8,54	11,17	11,48	12,85	14,06	15,24	13,99	15,30	14,89 (97,3)	14,81 (99,5)	14,72 (99,4)	14,65 (99,5)	14,55 (99,3)	14,43 (99,2)	14,32 (99,2)	14,20 (99,2)
Южный	11,61	12,97	14,34	17,70	19,05	20,54	22,91	20,77	21,62 (104,1)	21,64 (100,1)	21,62 (99,9)	21,62 (100,0)	21,60 (99,9)	21,55 (99,8)	21,50 (99,8)	21,44 (99,7)
Приволжский	24,26	26,50	27,68	29,78	30,71	31,78	31,16	31,87	32,27 (101,3)	32,24 (99,9)	32,18 (99,8)	32,13 (99,8)	32,05 (99,8)	31,92 (99,6)	31,74 (99,4)	31,54 (99,4)
Уральский	4,95	6,31	9,12	10,08	10,85	12,53	12,38	12,75	12,67 (99,4)	12,65 (99,8)	12,65 (100,0)	12,65 (100,0)	12,63 (99,8)	12,58 (99,6)	12,549 (9,7)	12,50 (99,7)
Сибирский	9,79	12,71	16,63	18,15	19,24	21,07	20,06	21,15	21,15 (100,0)	21,06 (99,6)	20,99 (99,7)	20,93 (99,7)	20,84 (99,6)	20,73 (99,5)	20,61 (99,4)	20,48 (99,4)
Дальневосточный	1,57	2,98	4,83	5,78	6,85	7,95	6,69	8,04	7,72 (96,0)	7,47 (96,8)	7,39 (98,9)	7,30 (98,8)	7,21 (98,8)	7,14 (99,0)	7,07 (99,0)	7,01 (98,2)

Примечание. Оценка среднегодовой численности дана без учета итогов переписи населения в 2002 г. Цифры в скобках – темпы роста к предыдущему периоду.

Образование новых стран на территории СССР привело к усложнению внешнеэкономических связей: вокруг России появился пояс из бывших республик и стран социалистического лагеря. Были потеряны основные морские порты, а оставшиеся в западной части по пропускной способности на 37% ниже потребностей (по внешнеторговым грузам – на 50%). Кроме того, обладающая экспортными ресурсами Сибирь не имеет с ними прямой железнодорожной связи. Так, часть магистральных транзитных трубопроводов с сибирской нефтью и газом пролегает по территории Украины, которая не только диктует цены за эксплуатацию трубопроводов, но и пытается вмешиваться в вопросы экспорта.

Для возможного прорыва экономики России необходимо строительство в Сибири и на Дальнем Востоке опорного транспортного каркаса – железных и автомобильных дорог, – который станет основой создания промышленных центров, разработки перспективных месторождений [8]. Географическое положение России позволяет создать на ее территории несколько транспортных коридоров, соединяющих Европу и Азию. В настоящее время реально действующим является только Транссиб с выходом через Смоленск, Брест в Западную Европу. Превращение его в скоростную трансконтинентальную магистраль требует освобождения от перевозок массовых грузов. Поэтому для обслуживания перевозок между восточными и западными регионами страны возникла необходимость в сооружении его дублера.

В качестве одного из основных элементов каркаса предполагается создание Северо-Сибирской магистрали, которая сможет разгрузить Транссиб. Севсиб представляет собой среднее звено нового Северо-Российского транспортного коридора: от портов Ванино и Советская Гавань на побережье Тихого океана до Архангельска на Белом море, в перспективе до порта Индига на Баренцевом море. Восточное звено этого коридора – БАМ, зона влияния которого составляет более 1,5 млн. кв. км с богатыми месторождениями полезных ископаемых, лесных ресурсов. Особенность данного коридора в том, что он полностью пролегает по территории России. В настоящее время проложены меридиональные ответвления от Транссиба на Усть-Илим, Богучаны, Лесосибирск, Белый Яр. После замыкания этих участков магистраль пойдет на Нижневартовск и далее через Северный Урал, Республику Коми, Архангельскую и Мурманскую области выйдет на промышленные центры и порты: Санкт-Петербург, Архангельск, Мурманск. Прямой выход восточных грузов на Европу будет пролегать через порты Финляндии после соединения дорог Северо-Запада с Севсибом.

Реализация проекта, в основе которого лежит строительство Северо-Сибирской магистрали, приведет к формированию рынка транспортных услуг в азиатской части, появлению новых очагов развития в виде сырьевых и товарных рынков. Для осуществления подобного глобального проекта необходимо, чтобы политика государства в области транспорта основывалась на целевых установках, отвечающих интересам России.

Географические условия России определили роль железнодорожного транспорта в качестве системообразующего, что предполагает и в перспективе его опережающее развитие, прежде всего в малоосвоенных районах. Формирование сети железных дорог на северо-востоке страны означает, с одной стороны, соединение ее (с созданием транспортных коридоров) с мировой железнодорожной сетью с выходом на востоке на Японию (через проливы Невельского и Лаперуза и о. Сахалин), на Южную Корею (путем соединения с Транскорейской магистралью), с другой – формирование транспортной структуры как основы для хозяйственного освоения и заселения территорий восточнее Урала. Помимо

хозяйственных аспектов следует иметь в виду, что в перспективе все более будет возрастать роль самой территории как основного мирового ресурса, обладающего демографической, экономической, стратегической, экологической ценностью.

Наряду с железнодорожным качественно нового уровня развития достигнут другие виды транспорта.

В современных условиях в товарообмене возрастает доля торговли дорогостоящим грузом с коротким циклом обращения. Соответственно возрастает потребность в авиаперевозках между отдаленными полюсами роста. При этом многие кратчайшие направления между вершинами треугольника: «Северная Америка–Западная Европа–Юго-Восточная Азия» проходят над территорией России, большей частью над Сибирью. С 1999 г. выполнено несколько десятков коммерческих полетов, подтвердивших возможность перелетов по Енисейскому меридиану. Однако территория страны будет признана транзитной лишь при наличии достаточного количества аэродромов для посадки и дозаправки топливом, а также грузов для международных перевозчиков. Места размещения регулярных посадок также должны совпадать с крупнейшими логистическими центрами.

В решении ряда народнохозяйственных проблем страны, в частности, в обеспечении обслуживания труднодоступных районов, освоении массовых перевозок углеводородов по-новому проявится роль северного транспортного моста – международной океанической магистрали «Северо-Восточный проход» (системы «река-море»). При использовании Северного морского пути и крупных сибирских рек для глубинных районов Сибири откроется доступ на мировые рынки. Так, по Енисею морские суда водоизмещением до 30 тыс. т смогут продвигаться вглубь материка на 500 км, до 5 тыс. т – до пересечения с железнодорожными магистралями в южной части Сибири. Использование новых типов грузовых судов, внедрение логистических технологий в перевозочном процессе на стыке водных, железнодорожных, автомобильных путей сделают возможным создание крупных логистических центров, грузообразующих зон в глубинных районах Сибири.

В районах нового освоения транспортная стратегия должна быть нацелена на их комплексное развитие и увязана с долгосрочной стратегией развития близлежащих территорий и страны в целом. При освоении Сибири и Дальнего Востока интересы государства и регионов должны быть отражены в системе целевых ориентиров [8], предусматривающих:

- социальное обустройство и заселение территорий для обеспечения национальной безопасности России;
- восстановление сырьевого потенциала, освоение перспективных месторождений, лесных массивов;
- подъем и развитие хозяйственного потенциала, ориентированного на выпуск конкурентоспособной продукции высоких переделов;
- обретение статуса развитой страны в рамках АТР, в мировой экономической системе.

Таким образом, транспорт (как, впрочем, и другую инфраструктурную отрасль – энергетику) следует рассматривать не столько в виде источника получения доходов, сколько в качестве катализатора подъема экономики страны, развития инновационных технологий, фактора обеспечения национальной безопасности, целостности страны, ее самостоятельности в экономическом и политическом аспектах.

Транспортное обеспечение районов нового освоения (на примере Свердловской железной дороги). Рост производства в стране, восстановление

хозяйственных связей, освоение северо-восточных территорий выдвигают новые требования к транспорту, модель развития которого в регионах должна быть увязана с общей идеей модернизации транспортной системы страны и развитием производительных сил. В решении ряда общенациональных задач важнейшую роль играет транспортное обеспечение крупнейшей топливно-сырьевой базы Уральского Севера, занимающего по ряду позиций лидирующее положение в экономике страны.

Уральский федеральный округ – динамично развивающаяся территория, рост объема промышленной продукции которой в последние годы в 2,5 раза опережает рост показателя в среднем по стране. Долгосрочные перспективы роста увязываются с развитием инфраструктурных секторов, в частности транспорта, особая роль которого предопределена экономико-географическим положением региона.

Уральский регион исторически является связующим между обжитыми на западе и вновь осваиваемыми на востоке территориями. В составе региона шесть субъектов Федерации: Свердловская, Челябинская, Курганская, Тюменская области, в том числе в составе последней Ханты-Мансийский и Ямало-Ненецкий автономные округа. Регион занимает 11% территории России, в нем проживает 8,5% населения страны, производится 15,6% ВВП, 16,6% всей промышленной продукции, на него приходится 23% российских инвестиций в основной капитал, на его территории собирается 22,5% налогов в федеральный бюджет. На севере региона добывается более 67% общероссийской нефти и 98% газа, кроме того, на его территории имеются залежи железных руд (15%), бокситов (60%), прочих минерально-сырьевых ресурсов [9].

Производственная специализация региона ориентирована на ресурсы углеводородного сырья и первичную обработку дефицитных видов сырья и топлива; основные векторы производственных связей – экономически развитые области европейской части страны и Урала, а также экспорт. В противоположном направлении из центральных, северо-западных районов России, из Сибири, по импорту осуществляется снабжение региона машинами, оборудованием, предметами первой необходимости, прочими грузами.

В регионе расположены крупнейшие комплексы важнейших отраслей экономики, самым мощным из которых является нефтегазовый комплекс «Газпром» с дочерними предприятиями «Уренгойгазпром», «Надымгазпром», «Сургутгазпром», а также «Сургутнефтегаз», подразделения Лукойла, Юкоса, Сибнефти и др. Помимо нефтегазовой промышленности развиты черная и цветная металлургия, промышленность стройматериалов, лесной комплекс, АПК. Расположены крупнейшие машиностроительные центры по производству машин и оборудования для горно-добывающих отраслей, химии, нефтехимии, транспорта, энергетики, строительной индустрии.

Функционирование такого уникального территориально-экономического образования требует соответствующего транспортного обеспечения.

Протяженность транспортной сети региона колеблется по разным видам транспорта в пределах 10% общероссийских показателей (10% составляет длина железных дорог общего пользования, несколько меньшая величина по протяженности автомобильных дорог с твердым покрытием как общего пользования, так и вместе с ведомственными – 6,7 и 7,8%, большая величина – по протяженности внутренних судоходных путей – около 13%), табл. 2 [10].

Отправление грузов примерно соответствует этим показателям: железнодорожным транспортом – 11,7%, автотранспортом отраслей экономики –

8,6%, лишь внутренним водным транспортом перевозится 3% всех речных грузов. Плотность дорожной сети по региону в среднем соответствует показателям по стране – густота железных дорог на 10 тыс. кв. км – 48 и 50 км, автомобильных общего пользования с твердым покрытием на 1 тыс. кв. км – 20 и 32 км.

Таблица 2

Характеристика транспортного обслуживания
Уральского федерального округа в 2002 г.

Показатель	Курганская обл.	Свердловская обл.	Тюменская обл.	В том числе		Челябинская обл.	Всего по УФО	Всего по РФ	Доля УФО в РФ, %
				Ханты-Мансийский АО	Ямало-Ненецкий АО				
Эксплуатационная длина ж/дорог о.п. *, тыс. км	0,8	3,6	2,5	1,1	0,5	1,8	8,6	85,5	10,0
Густота ж/дорог о.п., км/10 тыс. кв. км	105,0	183,0	17,0	21,0	7,0	204,0	48,0	50,0	–
Отправление ж/д транспортом: грузов, млн. т	1,7	62,2	11,4	6,6	1,9	42,5	126,3	1083,7	11,7
пассажиров, млн. чел.	4,2	36,0	9,7	3,4	0,8	19,1	68,9	1270,7	5,4
Протяженность автодорог с твердым покрытием, общая из них автодороги о.п.: тыс. км	7,3	15,7	21,3	9,4	3,8	14,3	58,6	755,2	7,8
% в общей протяженности	6,5	1076,0	10,0	2,0	0,9	8,8	36,0	541,1	6,7
Густота автодорог с твердым покрытием о.п., км/тыс. кв. км	73,9	94,5	80,7	96,9	100,0	97,8	86,8	91,3	–
Протяженность внутренних водных судоходных путей, тыс. км	91,0	55,0	7,0	3,9	1,3	100,0	20,0	32,0	–
Отправление грузов внутренним водным транспортом, млн. т	–	1,2	11,8	6,2	4,2	–	13,0	101,7	12,8
Перевозки грузов автотранспортом отраслей экономики, млн. т	–	0,0	3,2	2,0	0,9	–	3,3	100,2	3,3
Грузооборот автотранспорта отраслей экономики, млрд. ткм	16,3	179,2	235,8	153,6	41,4	112,6	543,9	6347,7	8,6
Отправление пассажиров автобусами о.п. млн. чел.	1,0	2,2	6,5	3,2	1,4	2,0	11,6	167,2	6,9
	165,4	622,6	368,3	205,4	39,4	467,5	1628,8	19619,5	8,3

* Общего пользования.

Однако эти цифры совершенно не отражают реальной картины из-за резкой неравномерности показателей по отдельным субъектам. Если плотность железных дорог в Курганской, Свердловской, Челябинской областях превышает среднюю по стране в 2-4 раза, то в Тюменской области она меньше втрое, а в Ямало-Ненецком округе в 7 раз. Сходная картина и в отношении плотности автомобильных дорог с твердым покрытием, только здесь расхождения по Тюменской области и ее округам еще выше – почти в 5 раз ниже среднероссийских показателей по области, и в 10 и 25 раз – по округам.

Свердловская железная дорога, обслуживающая регион, охватывает территорию в 2,5 млн. га. Построенная в конце XIX – начале XX вв. линия Пермь – Екатеринбург позволила Среднему Уралу получить выход в центральные районы России. Дорога явилась частью смешанного железнодорожно-водного пути, соединяющего европейскую часть с Сибирью, что позволило Уралу стать одним из важнейших торгово-промышленных районов России.

Показатели работы магистрали в динамике коррелируют с макроэкономическими показателями страны: пик объема перевозок пришелся на 1988 г. (ежесуточно 630,6 тыс. т), затем после 10-летнего периода спада с критическим уровнем в 1998 г. погрузки 227 тыс. т в сутки начался прирост объема перевозок. В 2003 г. грузооборот по сравнению с 1998 г. вырос на 50%. Ежедневно дорога отправляет грузов на 32% больше, чем в 1998 г. Повышенным спросом региона на транспортные услуги определен среднегодовой прирост погрузки: в 2002 г. он составил 9%, в первом полугодии 2003 г. – 29%. За 9 мес. 2003 г. показатели работы дороги относительно общесетевых показателей составили: по погрузке 9,55% (2-е место среди железных дорог), по грузообороту 8,45% и пассажирообороту 8,8% (3-е место).

Особенно динамично развивается Северный регион Уральского федерального округа, обслуживаемый Сургутским отделением дороги. Этому способствовал интенсивный рост производства нефтепродуктов, составивший в течение 5 лет (с 1998 г.) 28%.

Особенностью Свердловской дороги является близость к ней крупнейшего потребителя материальных ресурсов Западно-Сибирского нефтегазового комплекса (ЗСНК), а также развитой добывающей и перерабатывающей промышленности Урала. Объем вывоза продукции с Северного Урала железнодорожным транспортом равен 7,3 млн. т в год, в основном это продукция нефтеперерабатывающих предприятий в зоне добычи сырья – нефть на вновь осваиваемых месторождениях, не подключенных к сети нефтепроводов. Пункты отправления в Тобольске, Пыть-Яхе, Сургуте, Нижневартовске дают более 70% отправляемых нефтепродуктов. Свыше 18 млн. т составляют грузы снабжения, в том числе строительные материалы (68%), трубы различных диаметров (10%). Из региона вывозятся также металлолом, лесоматериалы и другие грузы. Примерно 15% всей погрузки на Свердловской дороге приходится на региональный комплекс по производству удобрений. В Пермской области находится крупнейшее в мире и единственное в России месторождение калийных удобрений. Однако удельный вес потребления этого вида удобрений относительно общего их количества, используемого в сельском хозяйстве, сократился с начала 90-х годов с 50 до 10%, что сказалось на объемах его перевозок. Около 15% отгружаемой продукции направляется в Тюменскую область.

Высокие темпы роста добычи и переработки нефти определяют интенсивный рост перевозок нефтяных грузов по отпращиванию и грузообороту. Особенно быстро развивается трубопроводный транспорт, его доля в суммарных перевозках нефтяных грузов составляет около 60%. Однако развитие трубопроводного транспорта отстает от темпов добычи и переработки нефти, поэтому перевозки нефтяных грузов с участием железнодорожного транспорта по абсолютным цифрам возрастают. С точки зрения отправителей грузов наиболее привлекательным для перевозки нефтяных грузов является трубопроводный транспорт (87% перевозок сырой нефти) и железнодорожный транспорт (84% перевозок нефтепродуктов).

Железнодорожный транспорт перевозит примерно 38% нефтяных грузов. В грузообороте его доля составляет около 30%. В общей структуре перевозок по российским железным дорогам доля нефтяных грузов по отправлению равна около 17%, по грузообороту – 14%. Денежные поступления от перевозок нефтяных грузов в доходах отрасли занимают значительное место – более четверти в балансе всех доходов [11]. Доходы отрасли образуются в основном за счет поставок на экспорт, а также привлечения транзитных грузопотоков.

Развитая инфраструктура перевозок нефтеналивных грузов железнодорожным транспортом позволяет осуществлять рациональное перераспределение отправляемых нефтепродуктов, оптимизировать дислокацию в пункты назначения. Эффективность транспортировки зависит от баланса между ценовой составляющей (тарифами) и скоростью доставки грузов. Недостаток поставок по трубопроводному транспорту заключается в жесткой ориентации их на нефтеперерабатывающие базы, заводы, терминалы. Это лишает трубопроводный транспорт возможности доминировать на рынке перевозок жидкого топлива. Кроме того, основная часть нефтепроводов протяженностью 48,5 тыс. км, находящихся в эксплуатации более 30 лет, нуждается в реконструкции и замене. Потери при транспортировке нефти ежегодно составляют 10-15 млн. т [12]. Повышению эффективности перевозок нефтеналивных грузов железнодорожным транспортом способствовало установление унифицированных тарифов на уровне сквозной тарифной ставки при перевозках экспортно-импортных грузов, грузов в направлении припортовых станций.

На размеры перевозок основное влияние оказывает конъюнктура рынка нефти и газа. В целом по стране экспортируется 35% добываемого газа в стране, и рост потребностей в этом виде сырья в Европе составляет около 3% в год. В соответствии с прогнозами Энергетической стратегии страны до 2020 г. добыча газа увеличится с 506 до 600 млрд. куб. м [9].

В зависимости от сценариев развития экономики России добыча нефти к 2010 г. может составить [12] (млн. т в год):

- при достигнутом уровне добычи нефти (инерционный сценарий) – 300-305 (экспорт – 137);
- при низких ценах на нефть и медленном падении нефтедобычи – до 280-290 (экспорт – 110);
- при сохранении цен на высоком, не менее 20 долл./барр., уровне – до 370-380 (экспорт – 210-220).

В последние годы отмечается интенсивный рост объемов производства в Уральском регионе, а также тенденция опережающего роста экспорта продукции над импортом в грузовых перевозках. Сейчас свыше 90% экономики региона составляет ТЭК. Однако в перспективе акцент будет смещаться с добывающей промышленности на углубленную переработку сырья, многопрофильное развитие производств. Поэтому потребности в перевозках, прежде всего железнодорожным транспортом, будут возрастать. В 2005 г., по расчетам Гипротранстэи, вывоз продукции составит 10 млн.т, из них 9 млн.т – нефтяных грузов. К 2010 г. эти величины достигнут соответственно 12 и 10 млн. т [11].

Доставка углеводородного сырья к потребителям и на нефтеперерабатывающие предприятия осуществляется, как уже отмечалось, преимущественно трубопроводным транспортом (100% газа и 87% нефти). В настоящее время многие разрабатываемые месторождения находятся в режиме максимальной или сокращающейся добычи. Поддержание увеличивающихся объемов добычи сырья и производства требует освоения новых месторождений, создания для них

соответствующей инфраструктуры, что приведет к увеличению поставок различных материалов железнодорожным транспортом. Иными словами, освоение новых нефтегазовых месторождений повлечет за собой увеличение завоза железнодорожным и другими видами транспорта материально-технических ресурсов в северные районы Уральского федерального округа. Уже сейчас масштабы некоторых видов производственной деятельности региона превышают «обслуживающие» возможности дороги. Так, в 2001-2002 гг. резкий рост объемов предъявленных к отправке строительных грузов привел к оттоку части их с железнодорожного на речной и автомобильный транспорт.

Кроме того, если сырая нефть практически в полном объеме транспортируется трубопроводным транспортом, то широкий ассортимент нефтепродуктов с заводов (Перми, Нижневартовска и др.) перевозится по железной дороге. В перспективе доля продукции переработки будет возрастать, следовательно, увеличится перевозка данных видов грузов по железной дороге. По оценке Института экономики Уральского отделения РАН, к 2007 г. объем отправок грузов на Свердловской дороге возрастет на 17-20%, грузооборот – на 30-32%. Прогнозируется также стабильное увеличение пассажирооборота на 10-20% в год, несмотря на возрастающую конкуренцию со стороны автомобильного транспорта.

В первой половине XXI в. нефть и газ сохраняют свое значение основных энергоносителей в мире и в социально-экономическом развитии России. Значительную часть российских ресурсов обеспечивают месторождения Ямало-Ненецкого автономного округа. Полуостров Ямал становится крупнейшим газодобывающим районом, 25 месторождений которого подготовлены к разработке запасов газа в объеме 13 млрд. т.

Транспортировка газа из них в Западную Европу, страны АТР предполагается не экологически малоприемлемым трубопроводным транспортом, а специальными судами-газовозами по Северному морскому пути. С этой целью сооружается первый в России завод по сжижению газа и предполагается строительство морского терминала в районе мыса Харасавей. Создание специализированных морских судов, заводов по оборудованию, по сжижению газа и регазификации в конце морского пути может значительно повысить стоимость проекта, что ослабит конкурентные позиции России по сравнению с третьими странами – газодобывающими странами Северного моря, Алжира [13]. Поэтому развитие железнодорожного транспорта в районе Северного Урала, включая Ямал, является в рассматриваемых перспективных схемах альтернативой другим вариантам транспортировки газа.

Аналогична ситуация с нефтяными месторождениями. При добыче в районе 200 млн. т и более нефти железнодорожным транспортом вывозится 7 млн. т нефтегрузов, включая продукты переработки. С учетом освоения нефтегазовых месторождений на Ямале объемы перевозок железнодорожным транспортом увеличатся к 2010 г. на линии Чум – Обская и далее на 1,5-2 млн. т [14]. Потребность в железнодорожных перевозках высока также из-за отсутствия на севере Тюменской области автомобильного и других видов транспорта.

В настоящее время в связи с активизацией деятельности газонефтедобывающих компаний ощущается недостаток пропускных и провозных способностей железнодорожного транспорта. Существующая сеть железных дорог Северного Урала находится в неудовлетворительном состоянии. В результате, на многих участках скорость движения не превышает 30 км/час, например, на линии Войновка–Тобольск–Коротчаево, где наиболее загруженным является участок Тобольск–Сургут.

В 2003 г. досрочно было открыто движение на участке Коротчаево–Новый Уренгой, который с востока соединил магистраль Тюмень–Сургут–Коротчаево, с запада – линию Надым–Новый Уренгой, с севера – участок Новый Уренгой–Ямбург. Линия предназначена для доставки к нефтегазовым месторождениям грузов, из них 60% приходится на ОАО «Газпром». Линии Новый Уренгой–Ямбург и Новый Уренгой–Надым обслуживают Ямбургское, Медвежье и другие газовые месторождения, обеспечивают доставку грузов для строительства и эксплуатации газопроводов и иных объектов добывающей и перерабатывающей промышленности.

Свердловская железная дорога по показателям пассажирских перевозок сопоставима с Московской и Октябрьской. В 2002 г. пассажирооборот составил 9% общесетевого. Реальные пассажиропотоки составляют 60% относительно потребностей, хотя число курсирующих поездов в 3 раза больше, чем в 1988 г. Особенность пассажирских перевозок в регионе – их сезонный характер: массовые перемещения населения в весенне-летний период и осенью. Что касается вахтовых перевозок рабочих, то они с развитием городов и населенных пунктов утратили свое значение. Несмотря на интенсивное развитие пассажирского комплекса, еще слабо развита база пассажирских вагонов, морально и физически устарело технологическое оборудование. Кроме создания современной инфраструктуры, отвечающей экстремальным климатическим условиям, требуется увеличение пропускных и провозных способностей, скорости движения пассажирских поездов.

Основными задачами функционирования дороги как составной части единой транспортной системы страны являются удовлетворение платежеспособного спроса на перевозки, снижение совокупных затрат и соответственно транспортной составляющей в цене продукции. Стратегические направления деятельности дороги – повышение конкурентоспособности на рынке транспортных услуг, привлечение дополнительных объемов перевозок и формирование маркетинговых принципов деятельности, основанных на применении новейших информационных технологий.

Одним из инструментов снижения транспортной составляющей должна стать система корпоративного управления, учитывающая не валовые показатели, а эффективность работы отрасли. Особенность данной системы – в комплексном подходе к планированию и финансированию всех видов ресурсов. Она включает весь цикл управления – от сбора информации, мониторинга, анализа до управляющего воздействия. Новая система опирается на рыночные механизмы и бюджетное финансирование в сочетании с дополнительным мотивационным финансированием, ориентирование перевозочного процесса на сквозные логистические технологии.

На Свердловской железной дороге реализуется принцип равнодоступности для пользователей всех форм собственности. Важным аспектом деятельности является партнерство с компаниями-операторами, экспедиторами, таможенными органами, банками, исполнительными органами власти. Компании-операторы выполняют на дороге 14% объема перевозок, имеют в собственности или аренде более 15 тыс. грузовых вагонов. В результате только в 2002 г. с потребителями услуг было заключено более 2,6 тыс. договоров, дополнительно к перевозкам привлечено более 3,4 млн. т груза [8]. Впервые были заключены соглашения с такими крупнейшими грузоотправителями, как ОАО «НТМК», «Лукойл», «Качканарский ГОК», «Уралкалий» и др.

Вместе с тем 95% общего количества обслуживаемых дорогой предприятий являются потребителями транспортных услуг с малым и средним объемом отправок. В выручке дороги их доля составляет 18%. На этом сегменте рынка особенно велика конкуренция с другими видами транспорта, прежде всего с автомобильным и речным.

В числе перспективных направлений работы дороги – развитие контейнерных перевозок. Так, в Екатеринбурге создан логистический центр на основе транспортного узла, на котором перерабатывается более 130 тыс. контейнеров. Контейнерные поезда работают на направлениях Москва–Екатеринбург, Санкт-Петербург–Екатеринбург, на транзитных направлениях в Сибирь и Дальний Восток.

Железнодорожный транспорт выполняет не только отраслевые, инфраструктурные функции, но многие народнохозяйственные, интегрируя регионы в единое экономическое пространство, вовлекая прилегающие районы в хозяйственную деятельность, что стимулирует развитие существующих и создание новых производств.

В 2003 г. впервые за годы реформ в связи с ростом экономики Северного региона вопрос развития железнодорожного транспорта рассматривался во взаимосвязи с развитием территории как комплекса. В 80-х годах прошлого века при освоении ЗСНК на Ямале уже предпринималось строительство железной дороги, но затем оно было законсервировано. Поэтому многие объекты остались незавершенными, построенные линии находились во временной эксплуатации, имели неудовлетворительное состояние.

В современных условиях достройка и эффективная эксплуатация железнодорожных участков Коротчаево–Новый Уренгой–Надым и Новый Уренгой–Ямбург основаны на новых принципах организации работы.

Создана Управляющая компания в форме ОАО, подписана Декларация о взаимодействии и сотрудничестве между ОАО «РЖД», администрацией Тюменской области, правительствами Ямало-Ненецкого и Ханты-Мансийского автономных округов, Свердловской, Северной дорогами по вопросам координации действий, разграничения полномочий при финансировании объектов строительства и эксплуатации.

Строительство сети железных дорог для первоначального освоения месторождений региона, по мнению МПС, возможно в рамках программы промышленного освоения без включения линий в состав общей сети железных дорог. Достройка и строительство новых линий предполагается Управляющей компанией с участием нефтяников, газовиков при государственной поддержке [15]. Новый механизм вовлечения заинтересованных сторон основан на инвестиционной привлекательности проекта. В создаваемую Управляющую компанию могут войти все заинтересованные стороны. Государственная поддержка в таком случае может быть выражена в виде специального тарифа или инвестиционной добавки к тарифу на определенное время, что создаст основу инвестиционного пакета.

Свердловская железная дорога сотрудничает со всеми субъектами РФ, через которые пролегает. С ними ежегодно заключаются финансово-экономические соглашения по вопросам транспортного обслуживания предприятий и населения, привлечения грузов, реализации совместных инвестиционных проектов, компенсации убытков от пассажирских перевозок и др. Отношения с регионами строятся с использованием рыночных механизмов. Так, между администрацией Ямало-Ненецкого автономного округа и Свердловской дорогой заключено соглашение о паритетном 50-процентном финансировании пассажирского движения на участке Коротчаево–Новый Уренгой, создана ОАО «Ямальская железнодорожная компания», в задачи которой входят оценка финансово-экономических и технологических параметров перевозок на недостроенных линиях, ремонт инфраструктуры и подвижного состава, привлечение средств инвесторов для достройки дороги.

Развитие железных дорог в регионе приведет к росту перевозок на прочих видах транспорта. В настоящее время Западно-Сибирское и Обь-Иртышское пароходства перевозят около 4,5 млн. т грузов. В перспективе предстоит расширить подходы к морским и речным портам. Разработка месторождений на Ямале вызовет развитие морского транспорта, постройку новых и восстановление старых ледоколов, что позволит в ближайшие 10-15 лет обеспечить проход всех судов по Северному морскому пути. Ожидается возрождение малой авиации, играющей исключительную роль в малоосвоенных районах. Возросшие объемы автоперевозок примут на себя две автомобильные дороги: Тюмень – Сургут – Новый Уренгой – Салехард; Сыктывкар – Ухта, Печора – Нарьян-Мар с выходом на Салехард.

Уральский федеральный округ в силу своего географического положения и ресурсного потенциала становится основным транзитным и перерабатывающим звеном глобальных грузопотоков в направлении Европа – Россия – Япония, Китай – Казахстан – Россия – Европа. Транспортная сеть региона, дополненная созданным в Екатеринбурге транспортно-логистическим центром, будет соответствовать мировым стандартам. Скорость доставки грузов при этом увеличится в среднем на 20%.

Строительство меридиональных путей сообщений, связывающих между собой широтные магистрали, во многом определит развитие производительных сил в северных районах Западно-Сибирского нефтегазового комплекса, превратит регион в активного участника международного сотрудничества, будет способствовать ускоренному развитию экономики России.

Литература

1. *Транспортная стратегия России // БТИ. 2003. № 9.*
2. *Об итогах работы железной дороги за 2002 г. и задачах по обеспечению работы железнодорожного транспорта в условиях разделения функций государственного регулирования и хозяйственной деятельности / Доклад министра МПС П.И.Фадеева // Железнодорожный транспорт. 2003. № 3.*
3. *Лепидус Б.М., Мачарет Д.А. Оценка социально-экономических последствий структурной реформы // Железнодорожный транспорт. 2002. № 12.*
4. *Персианов В.А., Богданова Т.В. Ключевые вопросы транспортной стратегии Российской Федерации /Материалы обсуждения проекта транспортной стратегии России на конференции в Новосибирске (май 2003 г.) // БТИ. 2003. № 9.*
5. *Лобов О.И., Хачатуров В.Р. Восточный Российский ход в XXI век /Материалы обсуждения проекта транспортной стратегии России на конференции в Новосибирске (май 2003 г.) // БТИ. 2003. № 9.*
6. *Малов В.Ю. Транспортная система Азиатской России как условие сохранения стабильности экономического развития страны /Материалы обсуждения проекта транспортной стратегии России на конференции в Новосибирске (май 2003 г.) // БТИ. 2003. № 9.*
7. *Социально-экономические показатели 2003. Рос. стат. ежегодник. М.: Госкомстат России, 2003.*
8. *Гончаренко С.С. Транспортные тарифы для развития ресурсных регионов. // БТИ. 2003. № 12.*
9. *Гредин А.Л. Дорога и регионы: развивать взаимодействие // Железнодорожный транспорт. 2003. № 9.*
10. *Транспорт России 2003. Стат. сб. М.: Госкомстат России, 2003.*
11. *Пустовит Д.А. Эффективность перевозок нефтяных грузов // Железнодорожный транспорт. 2002. № 11.*
12. *Синяк Ю.В. Нефть России на внешнем и внутреннем рынках: возможности и ограничения // Проблемы прогнозирования. 2000. № 6.*
13. *Якунин В.И. Состояние и перспективы развития железнодорожного транспорта северных регионов Урала / В коллегии МПС. Транспортное обеспечение Уральского Севера // Железнодорожный транспорт. 2003. № 6.*
14. *Пехтерев Ф.С., Махлин Е.М., Просторов С.В. Задачи развития железнодорожного транспорта северных районов Западно-Сибирского нефтегазового комплекса // БТИ. 2003. № 8.*
15. *Латышев П.М. Роль Свердловской железной дороги в развитии Уральского федерального округа // Железнодорожный транспорт. 2003. № 9.*