

I. ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА РФ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

А.И. Николаева, К.Д.Каримова (науч. рук. В.В. Багинова)

*Московский государственный университет путей сообщения (МИИТ)
127994, г. Москва, ул Образцова, д 9, стр. 9*

Аннотация

В статье освещаются наиболее актуальные вопросы, касающиеся транспортной инфраструктуры России с учетом новейших изменений в этой области. Приводятся анализ современного состояния всех отраслей транспорта и пути решения существующих проблем.

Актуальность работы

Экономика страны терпит большие убытки из-за несовершенства транспортной инфраструктуры, которая пока так и не стала по-настоящему целостной структурой. В результате транспортный потенциал России слабо востребован. Чтобы в полной мере выполнить существующие планы по решению этих проблем, нужно пересмотреть подходы к реализации федеральных программ и ориентироваться на современные проектные методы, наиболее существенные из которых раскрыты в исследовании.

Основные проблемы

В соответствии с высказыванием Д.А. Медведева, – среди наиболее значимых задач, стоящих перед страной особое место занимает развитие транспортной инфраструктуры. С учетом масштабов России развитие инфраструктуры это больше, чем экономическая задача. Её решение прямо влияет не только на состояние дел в экономике, но в целом – на обеспечение единства страны.

Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2020 года обозначены пять основных целей, определяющих дальнейшее развитие железнодорожного транспорта:

- развитие современной, эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения, снижение транспортных издержек в экономике;
- повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения;
- повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализация транзитного потенциала страны;

- повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы;
- улучшение инвестиционного климата и развития рыночных отношений в транспортном комплексе [1].

Чтобы наиболее полно и объективно рассмотреть текущее состояние современной инфраструктуры РФ, разделим ее на соответствующие области: железная дорога, гражданская авиация, внутренний водный, морской, автомобильный транспорт, городской пассажирский транспорт. И обозначим основные интересующие нас вопросы: современное состояние, финансирование, основные проблемы, план развития или реформации.

На сегодняшний день железнодорожный транспорт, по-прежнему, является ведущим видом транспорта в России. На долю железных дорог приходится свыше 80% грузооборота и около 40% пассажирооборота страны. Железная дорога не имеет разумной альтернативы при перевозках массовых грузов на дальние и средние расстояния.

Что касается финансирования, по итогам 2010 года на развитие сети железных дорог было израсходовано 57,8 млрд. руб. [1].

В настоящее время 7 субъектов Российской Федерации не имеют железных дорог вообще, а ещё в 10-и – железнодорожная сеть необоснованно слабо развита. При этом 23 разведанных крупнейших месторождения ценнейших природных ресурсов не осваиваются из-за отсутствия транспортного железнодорожного обеспечения.

Плотность железных дорог России составляет 5 км/1000 кв. км площади страны, при этом в Канаде она выше на 35% (6,7 км/1000 кв. км), в США – в 5,5 раз (27,7 км/1000 кв. км), а в западно-европейских странах и Японии – в десятки раз превышает российский уровень.

Безусловно, все изменения требуют совершенствования существующей законодательной базы. Для решения этой задачи необходимо принятие федеральных законов «О концессиях», «О государственной собственности», «О морских портах», «О платных автомобильных дорогах», «О резервировании земель», а также внесение необходимых поправок в другие законодательные акты [3].

Важнейшей приоритетной задачей развития железнодорожного комплекса является завершение структурного реформирования отрасли [4].

К настоящему времени завершён первый этап реформы, главным результатом которого стало создание законодательной базы для разделения функций на железнодорожном транспорте. Хозяйственные функции были переданы в государственное акционерное общество «Российские Железные Дороги». Регулирующие функции перешли к Министерству транспорта и подведомственным ему федеральной службе по надзору в

сфере транспорта и федеральному агентству железнодорожного транспорта.

Вторым важным результатом стало создание конкурентного сектора частно-операторских услуг [5].

В области совершенствования транспортной инфраструктуры страны приоритетными направлениями являются развитие железнодорожной инфраструктуры на припортовых и пограничных станциях с целью увеличения экспортного потенциала страны, а так же развитие мультимодальной инфраструктуры в составе международных транспортных коридоров.

Развитие опорной транспортной сети в регионах и местах перспективного освоения новых месторождений. Наиболее значимыми проектами общегосударственного значения здесь являются дорога Беркакит-Якутск, которая даст мощный импульс развитию не только Якутии, но и всех районов, прилегающих к Байкало-Амурской магистрали, а также проект Белкамур, который позволит обеспечить прямой короткий выход грузопотокам с Урала и Сибири на северо-западные порты Российской Федерации. Оба проекта носят многоцелевой характер и требуют сбалансированного развития инфраструктуры других видов транспорта. В частности, реализация проекта Белкомур предполагает увеличение существующих перегрузочных мощностей порта Архангельск [6].

Современное состояние внутреннего водного транспорта: общая протяженность эксплуатируемых внутренних водных путей составляет 101,7 тыс. км, из них путей с гарантированными габаритами – 46,2 тыс. км, с освещаемыми и светоотражательными знаками – 30,5 тыс. км. На них расположено около 700 судоходных гидротехнических сооружений, эксплуатируется около 2000 судов технического флота [1].

За 2010 год общий объем инвестиций в развитие внутренних водных путей определен на уровне 15,85 млрд. рублей [2].

На современном водном транспорте также существует ряд проблем, например недостаточное финансирование внутренних водных путей и гидротехнических сооружений для улучшения условий судоходства как необходимого фактора повышения эффективности функционирования внутреннего водного транспорта. Дефицит современных судов при избытке физически и морально устаревших судов, так и современных погрузочно-разгрузочных комплексов и портовых терминалов при избытке устаревших и малоэффективных перегрузочной техники и оборудования речных портов. Низкая инвестиционная привлекательность предприятий отрасли и недостаточный для кардинальной модернизации их основных фондов уровень инвестиций. Недостаточное взаимодействие с другими видами транспорта, слабая организация смешанного (интермодального) перевозочного процесса, что лишает внутренний водный

транспорт существенной части грузовой базы. Задерживается создание новой логистической сети, состоящей из транспортных, перегрузочных, складских и торговых звеньев, которая должна заменить ликвидированную административно-плановую систему управления грузопотоками [5].

Таким образом, анализ проблем внутреннего водного транспорта свидетельствует о том, что они имеют системный характер и требуют комплексного подхода к их решению.

Приоритетными направлениями развития внутренних водных путей являются:

- развитие и увеличение пропускной способности опорной сети внутренних водных путей;
- подготовка внутренних водных путей на участках транспортного коридора "Север-Юг" для интеграции их в систему международных транспортных сообщений;
- обеспечение стабильных условий для завоза грузов на Крайний Север и освоение новых грузопотоков по малым рекам;
- достижение проектных эксплуатационных параметров судоходных гидротехнических сооружений и водных путей;
- внедрение современных информационных систем для обеспечения безопасности судоходства [3].

К числу крупнейших инфраструктурных проектов относятся пуск второй нитки Кочетовского гидроузла, второй нитки Нижне-Свирского шлюза, строительство низконапорного Городецкого узла и т.д. Планируется, что в течение 2011 года пропускная способность судоходных гидросооружений должна возрастет в 2 раза, объем перевозимых водным транспортом грузов увеличится на 43% до 230 млн. т, в том числе до 17млн. т в районы крайнего Севера [3].

Важнейшую роль в обеспечении внешнеторговых связей играют морские порты России. На данный момент в ведении Минтранса находится 44 морских порта [2].

Современное состояние морского транспорта: строительство, реконструкция и модернизация портов осуществляется на средства морских администраций портов, операторов морских портов, привлекаемых средств инвесторов и за счет средств федерального бюджета. Средства федерального бюджета используются исключительно для строительства объектов государственной собственности, которые не могут быть профинансированы частными инвесторами, например, подходов каналов и акваторий, объектов паромных сообщений, объектов безопасности мореплавания и т.д. В 2010 году на развитие морских портов было выделено 5,2 млрд. рублей [1].

Среди наиболее актуальных проблем морского транспорта стоит выделить дефицит перевалочных мощностей по отдельным видам экс-

портных грузов, таким как нефть, уголь, зерно, минеральные удобрения, контейнерные грузы и т.д.

Еще одна острая структурная проблема состоит в том, что сегодня основная часть объектов морской инфраструктуры сконцентрирована в Западно-Европейской части России – прежде всего, на Черном и Балтийском морях. Однако именно эти направления из-за проблем с Босфором и Датскими проливами становятся наиболее проблемными для дальнейшего наращивания внешнего экспорта [5].

Основные проблемы сводятся к увеличению общего тоннажа, повышению единичной грузоподъемности некоторых типов судов, специализации (а в ряде случаев универсализации) флота, повышению экономичности силовых установок, увеличению скоростей судов, автоматизации систем управления, совершенствованию организации грузоперевозок.

Решением существующих проблем станут следующие шаги:

- совершенствование механизации и автоматизации погрузочно-разгрузочной техники;
- развитие портовой сети железнодорожного транспорта, автодорог, конвейерного и трубопроводного транспорта, обеспечивающих наиболее рациональное взаимодействие видов транспорта в транспортных узлах, прямых грузовых операций;
- тщательная увязка техники, технологии и организации работ, данные изменения стали необходимыми в связи с глубокой специализацией флота [1].

Приоритетным направлением деятельности и объектом особо пристального внимания со стороны Министерства транспорта на ближайшую перспективу должна стать дорожная отрасль. Ежегодная сумма потерь и упущенной выгоды, связанных с недостатками дорожной сети, оценивается специалистами в 450-500 млрд. рублей. По итогам 2010 года на развитие и содержание автодорожной инфраструктуры было израсходовано 174,6 млрд. рублей [1].

Состояние современного автомобильного транспорта в настоящее время характеризуется следующими недостатками:

- высокая степень износа и неудовлетворительное техническое состояние большинства российских автодорог. Только на федеральной сети в серьезной реконструкции и модернизации нуждается не менее трети существующих дорог и не менее 15% эксплуатируемых мостов и путепроводов;
- низкая пропускная способность – сегодня около 8 тыс. км автомобильных дорог работают в режиме перегрузки, а на отдельных участках вблизи крупных городов общей протяженностью около 1,5 тыс. км наблюдаются систематические многочасовые заторы;

- низкая плотность и неоптимальная конфигурация дорожной сети, которая приводит к значительному перепробегу автотранспортных средств. В результате себестоимость автомобильных перевозок сегодня в России в 1,5 раза выше, чем в развитых зарубежных странах;
- рост аварийности и смертности на дорогах;
- отсутствие подъездов с твердым покрытием к значительному количеству населенных пунктов. Сегодня около 50 тыс. населенных пунктов не имеют круглогодичной связи по дорогам с твердым покрытием [7,8].

Перед автомобильной отраслью стоят задачи формирования и совершенствования нормативной правовой базы, развития международного сотрудничества, развития транспортной инфраструктуры, модернизации рынка автотранспортных услуг, обновления и пополнения парка автотранспортных средств.

Необходимо развивать эффективные транспортно-логистические технологии и перевозочные системы на базе многопрофильных терминальных и логистических комплексов, создавать современные системы информационного обеспечения автотранспортной отрасли и внедрять инновационные системы.

Значительное внимание следует уделить развитию человеческих ресурсов, подготовке кадров [9].

Заключение

Опыт развитых стран доказывает, что инвестиции в транспортную инфраструктуру являются одним из наиболее эффективных инструментов ускорения экономического роста, развития новых рынков, формирования новых возможностей для повышения инвестиционной, деловой и социальной активности в обществе.

Для ускорения экономического роста страны вся инфраструктура в целом должна получить опережающее динамичное развитие в части расширения транспортных сетей, модернизации существующей материально-технической базы и качественного повышения транспортной обеспеченности страны.

Библиографический список

1. Доклад Министра транспорта РФ И. Левитина «Современное состояние и перспективы развития Российской инфраструктуры» 28 марта 2011 г. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://www.mintrans.ru/news/detail.php?ELEMENT_ID=15890>. - Дата доступа: 02.04.2011.

2. Современное состояние и основные проблемы внутреннего водного транспорта - Распоряжение правительства РФ от 03.07.2003 N 909-р

«О концепции развития внутреннего водного транспорта РФ». [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://www.mintrans.ru:8080/pressa/Conception_Water_Trans.htm>. - Дата доступа: 02.04.2011.

3. Основные направления стратегии развития железнодорожного транспорта России на период до 2030 года. Проект 22.05.07.

4. Закон РФ О федеральном железнодорожном транспорте от 25.08.95 153-ФЗ.

5. Транспорт России. Анализ. Проблемы. Перспективы. - М.: Центр стратегических программ. Издательский дом "Президент", 2003. - 432 с.

6. Громов Н.Н. Единая транспортная система. – М.: Транспорт, 1989. - 165 с.

7. Васильев В. Развитие автомобильного транспорта - мнения сторон // Автомобильный транспорт. 2004. - N 5. - С. 32-35.

8. Попов Г. Транспорт. Вместе или вместо? // Автомобильный транспорт. 2004. - N 2. - С. 24-26.

9. Самойлов И. Рекомендации приняты. Что дальше? // Автомобильный транспорт. 2004. - N 12. - С. 20-23.

РАЗВИТИЕ КРУПНЕЙШИХ ТРАНСПОРТНЫХ УЗЛОВ РФ

А.И. Николаева, А.В. Мамрукова (науч. рук. Багинова В.В.)

*Московский государственный университет путей сообщения
127994, г. Москва, ул. Образцова, д. 9*

Аннотация

Статья посвящена описанию крупнейших транспортных узлов РФ. В ней рассматриваются современное состояние, преимущества и особенности каждого из четырех описываемых транспортных узлов и перспективы их развития.

Актуальность работы

Современная Россия располагает мощной транспортной системой, в которую входят железнодорожный, морской, речной, автомобильный, воздушный, трубопроводный и другой транспорт. У транспортного комплекса РФ колоссальный потенциал, и грамотная его реализация – одна из ключевых задач, решить которую можно путем внедрения единой технологии работы всех видов транспорта.

Основные проблемы

Калининградская область – самый западный регион России, развитие ее экономики и инфраструктуры во многом определяется особым географическим положением: область полностью отделена от остальной территории страны иностранными государствами – Польшей и Литвой.