

РАЗВИТИЕ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА УРАЛЬСКОГО РЕГИОНА

З.В. Альметова (науч. рук. О.Н. Ларин)

*ФГБОУ ВПО «Южно-Уральский государственный университет
(национальный исследовательский университет)» (ЮУрГУ),
Россия, 454080, г. Челябинск, пр. Ленина, 76,
кафедра «Эксплуатация автомобильного транспорта»*

Аннотация

Рассматривается развитие Уральского региона и транспортных коридоров, проходящих по его территории, которые обеспечивают реализацию транзитного и ресурсного потенциала. Увеличение внутреннего и внешнего товарооборота будет стимулировать спрос на транспортные услуги в сфере транзитных, импортных, экспортных и внутренних перевозок.

Актуальность

Для многих регионов Российской Федерации актуальной является проблема повышения эффективности деятельности автомобильного транспорта. В практической и исследовательской работе должны комплексно решаться вопросы развития транспортных систем регионов и использования транспортных возможностей при транзитных перевозках. В связи с этим необходимым является проведение анализа внешнеэкономической деятельности региона за последние годы и развития транспортных коридоров, проходящих по территории Уральского региона.

Проблема и пути ее решения

Развитие Уральского регионального комплекса сопровождалось за последние десятилетия важными изменениями его производственной и территориальной структур. Уральский федеральный округ объединяет 6 субъектов Российской Федерации. Территория округа составляет 1818 тыс. кв. километров, или 10,6 % территории Российской Федерации. Численность населения, проживающего в УФО, на начало 2012 г. составила более 13 млн. чел. или 8,7 % населения России. Уральский федеральный округ по своей индустриальной мощи занимает одно из ведущих мест в экономике страны. По величине удельного веса промышленности во всем хозяйстве Урал также является одним из первых в России, уступая лишь Центральному и Северо-Западному районам. Он располагает уникальным по запасам и разнообразию природно-ресурсным потенциалом, мощными, хотя и неравномерно развитыми, транспортной и энергетической инфраструктурой. Уральский регион, находясь на стыке Европейской и Азиатской частей России, связывает их в единое целое, служит

базой индустриализации восточных районов страны. По сравнению с районами Европейской части Уральский регион наиболее выдвинут на восток – по направлению к колоссальным источникам сырья и энергии Сибири, которые в высшей степени стимулируют его развитие. По сравнению с Сибирью Уральский регион, наоборот, выдвинут на запад, по направлению к самым развитым территориям страны, обладающим центрами научно-технического прогресса, наиболее сложными завершающими стадиями промышленного производства, что также способствует его развитию.

Уральский регион расположен на важнейших грузонапряженных транспортных магистралях страны, соединяющих ее Европейскую и Азиатскую части, причем вытянутость района с севера на юг усиливает ее транзитное значение. Благоприятное экономико-географическое положение региона служит мощным фактором формирования Уральского производственного комплекса.

Важным звеном в хозяйстве Уральского региона является его энергетика. Регион поглощает 1/7 производимого в стране топлива и энергии. Рост потребления топлива покрывается за счет нефтепродуктов и газа. Добыча нефти ведется в Пермской и Оренбургской областях. Тюменская нефть поступает по трубопроводам через Курган на Урал и далее на Запад. После экономического кризиса Уральский регион, как и вся Россия, встал на путь стабилизации и экономического роста на новой социально-экономической основе.

Одной из предпосылок развития Уральского региона является вложение в так называемый человеческий капитал. Большинство экономистов считает, что сейчас вложения в человеческий капитал более важны, чем инвестиции в вещественные активы, так как наличие основного капитала без человеческого не гарантирует развитие и процветание.

Другой предпосылкой являются ресурсы. Хотя природные богатства не расцениваются как ключевой фактор экономического роста, но обладание большими запасами невозпроизводимых ресурсов является огромным преимуществом перед другими регионами России. Высокая обеспеченность природными ресурсами Урала создает хорошие условия для развития конкурентоспособного сырьевого сектора.

Ресурсные отрасли – прежде всего, производство нефти, газа и цветных металлов – имеют наибольшие шансы на успех в российском экономическом развитии. В сырьевых отраслях производство падает гораздо медленнее, чем в целом по промышленности. Практически не снизилось производство газа, алюминия, золота, алмазов. Нефтегазовые отрасли рентабельны и дают львиную долю доходов бюджета в форме налогов на прибыль, рентных платежей, экспортных налогов. В общем, сырьевой сектор Уральского региона является сегодня наиболее конку-

рентоспособным из всех отраслей и имеет наилучшие шансы привлекать к себе крупные иностранные инвестиции.

Развитие экономики региона связано с двумя направлениями: на севере (Западная Сибирь) – топливно-энергетический комплекс (недра содержат 55–60 % ресурсов минерально-сырьевого потенциала России), уникальная система трубопроводного транспорта, обеспечивающая до 50 % экспорта РФ, развитие электроэнергетики, нефтегазопереработки; на юге (промышленный Урал) – базовый для страны центр обрабатывающей промышленности, машиностроения и металлургии, ядро оборонно-промышленного комплекса.

Так как перед экономикой страны в целом стоит важнейшая задача совершенствования отраслевой структуры, характеризующейся высоким удельным весом топливно-сырьевых отраслей при сравнительно низком удельном весе сектора высокотехнологических, наукоемких производств и услуг, то в важнейших экономических структурах Уральского региона идет рост удельного веса, например, электроэнергетики, топливных отраслей, металлургии, составляющих экспортный потенциал страны. Промышленный сектор экономики Южного Урала наращивает объемы производства. Так, за два месяца 2012 года индекс промышленного производства составил 102,6% к аналогичному периоду прошлого года. В добыче полезных ископаемых наблюдается рост на 122,1%, в обрабатывающем производстве – на 102,2%. Стабильный рост отмечен в производстве машин, транспортных средств и электрооборудования. Вместе с тем, на 4% по сравнению с началом 2011 года снизились показатели в металлургии: в основном это связано со снижением заказов. По данным за последние годы, при 8,7 % численности занятых в экономике в регионе производится около 14 % суммарного по всем субъектам Российской Федерации валового регионального продукта [6].

Увеличение объемов внешнеторгового оборота региона за последние годы было очевидным. Предприятия региона активно участвуют во внешнеэкономической деятельности. При оценке результатов обслуживания транзитных потоков транспортной системой и ее элементами используются, как правило, объемные показатели.

Сравнивая объемы внешнеторгового оборота региона за последние годы, можно отметить, что его рост произошел за счет увеличения доли стран дальнего зарубежья. Внешнеторговый оборот в регионе за 2011 год составил 24,8 млрд. дол. США. По сравнению с прошлым годом товарооборот увеличился на 1,8 млрд. дол. США. Следует отметить, что на страны дальнего зарубежья пришлось 88,9% от общего объема товарооборота или 21,96 млрд. дол. США, а на страны СНГ – 11,1% или 2,84 млрд. дол. США. По сравнению с прошлым годом доля стран дальнего зарубежья увеличилась на 9,1%. Импорт составил 33,1% от внешнеторго-

вого оборота, соответственно на экспортные поставки пришлось 66,9% от всего товарооборота. Впрочем, нужно учитывать два немаловажных обстоятельства. Несмотря на то, что в 2009 году наблюдалось уменьшение стоимостных объемов экспорта на 31,6% по сравнению с 2008 годом (что явилось тревожным сигналом кризиса производства), в последующие годы наблюдается их стабильный рост за счет увеличения поставок в страны дальнего зарубежья и СНГ. Во-вторых, рост экспорта происходил на фоне повышения внутреннего потребления и реального ВВП.

Грузооборот в 2011 году превысил 15,1 млн. тонн. Притом, на страны дальнего зарубежья пришлось 81,5% от общего объема грузооборота, а на страны СНГ – 18,5%. По весовым показателям доля импорта региона значительно ниже – всего 12,5% от грузооборота (1,9 млн. тонн), чем доля экспорта – 87,5% (13,2 млн. тонн) [3].

Объемы товарооборота и грузооборота региона за 2010 и 2011 годы приведены на рис. 1 и рис. 2.

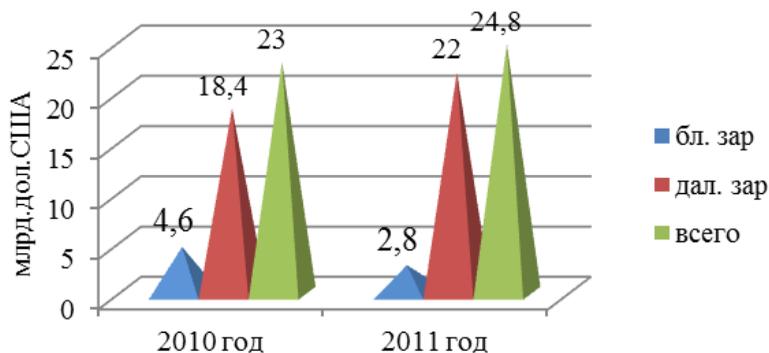


Рис. 1. Товарооборот региона, млрд. дол. США

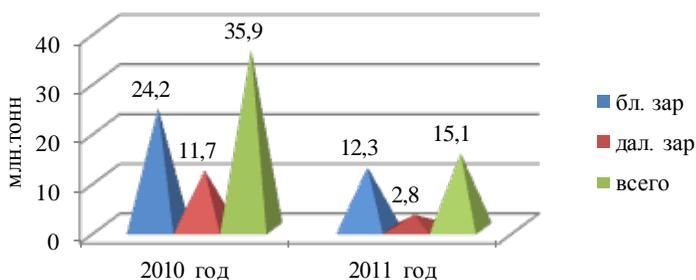


Рис. 2. Грузооборот региона, млн. тонн

Товарооборот со странами СНГ уменьшился в связи с вступлением в силу Таможенного кодекса Таможенного союза (ТС) (с 01.07.2010 товары ТС, перемещаемые через российско-казахстанскую границу, не учитываются в таможенной статистике внешней торговли, а также за счет уменьшения экспорта в Узбекистан на 38,0%, хотя и выросли объемы экспорта в Украину на 37,9% и импорта из Украины на 20,9%, и составил 2,3 млрд.дол. США). Со странами дальнего зарубежья товарооборот увеличился вследствие роста объемов экспорта в Бельгию – на 30,2%, в Финляндию – на 6,4%, в Иран – на 30,5%, в Италию – на 9,4%, в Нидерланды – на 45,0%, в Польшу – на 75,2%, в Великобританию – на 132,4% и объемов импорта из Китая – на 30,5%, из Франции – на 3,6%, из Германии – на 68,9%, из Италии – на 135,0%, из США – на 81,7%. Необходимо отметить, что при этом снизились объемы экспорта в Германию на 8,3%, в Индию на 62,1%, в США на 5,7%.

За последние годы существенно не изменились географические координаты внешнеторгового курса Уральского региона, но следует отметить, что количество стран-экспортеров увеличилось на 2,6% за счет Великобритании и Польши. Ведущее место во внешней торговле в регионе в 2011 году занимали: США – 11,0% от общего товарооборота, Германия – 7,5%, Турция – 7,0%, Китай – 6,6%, Нидерланды – 6,5%, Украина – 6,0%, Италия – 5,9%, Иран – 5,4%, Франция – 4,0%, Великобритания – 3,8%, Бельгия – 3,5%, Польша – 2,8%, Финляндия – 2,6% [3].

Занимая одно из ведущих мест в экономике страны и в связи с увеличением внешнеторгового оборота, дальнейшее развитие транзитных транспортных услуг становится приоритетным. Это означает формирование прочной основы для успешной интеграции Уральского региона в мировую транспортную систему, расширение доступа региональных поставщиков транспортных услуг на зарубежные рынки, усиление роли региона в формировании международных транспортных коридоров и превращение экспорта транспортных услуг в один из крупнейших источников доходов региона. Экспорт транзитных транспортных услуг принесет выгоду региону в виде прямых денежных поступлений, развития транспортной инфраструктуры, внутренних перевозок и тех территорий, по которым проходят транзитные коридоры [2].

Транспортная система Уральского региона включает в себя различные виды транспорта, обеспечивает связи между западной, наиболее развитой, частью страны и Сибирью. Уральский регион и Дальний Восток приобретают большое значение и в освоении транзитных перевозок по международным транспортным коридорам.

Международные и межрегиональные транзитные перевозки выполняются по автомобильным дорогам федерального значения. На территории Уральского региона соединяются автомобильные дороги общего

пользования федерального значения широтного направления (М–5 «Урал» и М–51 «Байкал»), связывающие сырьевую Восточную и промышленную Западную части России между собой, и меридионального направления (М–36 «Челябинск – Троицк», «Подъезд автодороги М–5 к городу Екатеринбург»), обеспечивающие экономические связи регионов Западной Сибири и Среднего Урала, а также выход на республики Средней Азии и Китай. В последнее время рассматривается вопрос о перспективах развития одной из крупнейших федеральных трасс М–5. Ее протяженность составляет более 1800 км. Автодорога проходит по территории Московской, Рязанской, Пензенской, Ульяновской, Самарской, Оренбургской и Челябинской областей, а также Республик Мордовия, Татарстан и Башкирия. В перспективе планируется, что эта трасса станет международным коридором, которая свяжет Китай, Казахстан, Россию и Европу. Федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России в 2010–2015 годы» предусмотрена реконструкция дороги. Для этого будет выделено 140 млрд. руб. В настоящее время, по данным Минтранса, только 35% протяженности этой трассы соответствует нормативам, а 14% ее мостовых сооружений находится в неудовлетворительном состоянии.

Проведенные исследования показывают достаточно высокий уровень загрузки отдельных федеральных автодорог в границах Уральского региона транзитными сообщениями: автомобильная дорога М–5 «Урал» 25%, автомобильная дорога «подъезд автодороги М–5 к г. Екатеринбург» 30%, автомобильная дорога М–51 «Байкал» 35%, автомобильная дорога М–36 «Челябинск – Троицк» 10% [1]. Загрузка федеральных автодорог внешними сообщениями обусловлена потребностями экономики и населения региона в реализации межрегиональных и международных связей. Для дальнейшего развития транзитных перевозок необходимо активизировать работы по ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог и искусственных сооружений, сформировать перспективную дорожную сеть, которая предусматривает включение в сеть дорог федерального значения новых направлений автомобильных дорог, входящих в состав маршрутов федерального значения, обеспечивающих не только межрегиональные связи, но и позволяющих интегрировать разобщенную дорожную сеть отдельных регионов в единую транспортную систему России Центр – Урал, Москва – Саранск – Ульяновск – Екатеринбург.

Важнейшим российским транспортным коридором, проходящим через территории региона, является Транссибирская магистраль, протяженностью более 7 тыс. км. Основным преимуществом ее является то, что это кратчайший путь из Европы в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Важно и то, что при перевозке грузов при участии Транссибирской магистрали около 85% расстояния проходит по суше, что предпо-

чительнее для грузовладельцев. Услугами данного транспортного коридора пользуются грузовладельцы более чем тридцати стран Европы, Ближнего и Среднего Востока и Азиатско-Тихоокеанского региона. Основной грузопоток обеспечивают (зарождают и погашают) Корея, Япония, Иран и страны Европейского союза. Транссибирская магистраль и параллельная автомобильная магистраль имеют международное признание в Азии и объявлены ЭСКАТО в качестве приоритетного транспортного коридора, именуемого «Северный луч» Трансазиатской магистрали. К Транссибу во всех направлениях примыкают автомобильные трассы федерального значения: Екатеринбург – Челябинск (юг), Екатеринбург – Курган (юго-восток), Екатеринбург – Тюмень (восток), Екатеринбург – Пермь (запад), Екатеринбург – Серов (север).

В последнее время выдвигаются предложения о модернизации Транссиба и создания на его основе Евроазиатской магистрали будущего, осуществляющей транспортировку грузов на скорости до 120-150 км./час и позволяющей увеличить темп работы промышленности Уральского региона на 20-30%. Обсуждается идея строительства второго Транссиба – платной автодороги Москва – Владивосток через Южный Урал.

Транспортный коридор Москва – Нижний Новгород – Урал является непосредственным продолжением критского коридора № 2. Он имеет большое значение не только для России, но и для Западной и Восточной Европы, способствует реализации интермодальных перевозок на направлении Запад – Центр – Урал (ЗЦУ). Конечными пунктами ЗЦУ являются: на западе – граница с Белоруссией, на востоке – Екатеринбург и Челябинск. В рамках развития второго международного транспортного коридора Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород проектируется строительство международной автомобильной магистрали Екатеринбург – Москва для обеспечения выхода, с одной стороны, на Берлин и Париж, с другой – на Транссибирскую магистраль.

В рамках Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010 –2015 годы)» [4] российские и иностранные перевозчики рассматривают направления дальнейшего использования Северного морского пути, который имеет большой нереализованный потенциал. Коридор проходит вдоль побережья Северного Ледовитого океана. Он способен обеспечить не только международный транзит между Европой и Азией, но и беспрепятственный выход продукции территорий Сибири и Дальнего Востока через реки Обь, Лену и Енисей на внешнеэкономических партнеров России. Планируется к 2035 году открыть регулярное летнее судоходство по Северному морскому пути, что позволит увеличить грузооборот более чем в 10 раз, а следовательно, сократить затраты на топливо.

Для обеспечения загрузки Северного морского пути необходимо строительство полноценной дорожной сети. Решить эту проблему поможет проект "Белкомур", на реализацию которого планируется потратить около 400 миллиардов рублей с учетом выстраивания инфраструктуры вдоль всей магистрали. Транспортная магистраль должна связать Уральский регион, Республику Коми с Белым морем. Разработчиками проекта отмечается, что не стоит ограничивать выход «Белкомура» только на Архангельский порт, а магистраль вполне можно продлить и до Мурманска. Грузопоток только калийных удобрений к 2015 году может составить 15 миллионов тонн, а это уже покрывает четверть планируемого объема загрузки Северного морского пути. Всего же по магистрали планируется доставлять до 30 миллионов тонн грузов в год. Протяженность железнодорожной ветки, к строительству которой вернулись в 2008 году, составит 1252 километра [7].

Для развития транспортного коридора «Урал Промышленный – Урал Полярный» сначала необходимо создать транспортную и энергетическую базу. Предполагается, что ядром новой транспортной системы станут железнодорожная магистраль Полуночное (Свердловская область) – Обская (ЯНАО) общей стоимостью 105 миллиардов рублей., автомагистрали Салехард – Урай – Тюмень и Пермь – Серов – Ханты-Мансийск – Сургут – Томск. Выход с Обской на порт Харасавэй, строительство железнодорожной линии от Салехарда до Надыма облегчит освоение месторождений Надым-Пуртазовской провинции, полуострова Ямал и шельфа Баренцева моря, позволит построить в Ямало-Ненецком автономном округе заводы по сжижению природного газа. Реализация проекта «Промышленный Урал – Полярный Урал», по прогнозам, обеспечит доставку по "короткому плечу" сырья для металлургических предприятий (полезных ископаемых) с Северного Урала, даст импульс энергетике, лесной промышленности и машиностроению [5].

Важным и интересным является создание и развитие другого транспортного коридора, который получил название «Шелковый путь». Правительство Челябинской области подписало соглашение с Китаем о создании на Южном Урале транспортного коридора. По схеме перемещения грузов транспорт теперь будет идти из Китая через Казахстан на Челябинск и далее в Казань и Санкт-Петербург. В будущем транспортный коридор планируется продлить до стран Европы. В рамках реализации данного проекта предусматривается создание в Челябинской области логистической базы, которая, должна стать для товаров из Китая опорным пунктом, через который они будут поставляться в Россию, а затем, возможно, и в Европу.

Первый проект по строительству логистического центра будет реализован в районе города Южноуральска, второй – вблизи Челябинска

[7]. Прежде всего, необходимо создать условия для формирования в Уральском регионе транспортно-логистической системы. Это сделает регион более привлекательным при выборе крупными компаниями места для размещения распределительных складов, новых производств, маршрутов пропуска транзитных грузов.

Заключение

На основании проведенного анализа деятельности региона за последние годы можно сделать следующие выводы и рекомендации:

- Уральский регион является одним из наиболее крупных в экономическом отношении регионов Российской Федерации, обладает значительным производственным, трудовым и научным потенциалом, разнообразной ресурсной базой, развитой инфраструктурой и выгодным транспортно-географическим положением, уникальными природно-климатическими условиями;
- анализ товарооборота и грузооборота за последние годы определяет дальнейшее развитие транзитных транспортных услуг приоритетным направлением стратегического развития Уральского региона. Доля экспорта транзитных транспортных услуг в структуре товарооборота растет. Это позволит региону увеличить прямые поступления в бюджет, будет способствовать развитию транспортной инфраструктуры, внутренних перевозок и тех территорий, по которым проходят транзитные коридоры и улучшению инвестиционного климата;
- дальнейшее развитие и создание новых транспортных коридоров, проходящих по Уральскому региону, предусматривает вовлечение в хозяйственный оборот ресурсов углеводородного сырья полуострова Ямал, шельфовой зоны, твердых полезных ископаемых Полярного и Приполярного Урала, лесных ресурсов Ханты-Мансийского автономного округа и севера Свердловской области посредством опережающего развития транспортной меридиональной инфраструктуры;
- для обеспечения конкурентоспособности транзитных сообщений по территориям Уральского региона необходимы мониторинг рынка экспорта транспортных услуг, изучение преимуществ конкурентов, выработка комплекса мероприятий по улучшению технических и технологических параметров международных транспортных коридоров, планирование их развития и согласование в рамках международного сотрудничества по транспортным коридорам;
- развитие и модернизация транспортной инфраструктуры региона в его центральной и южной частях (строительство Северо-

Сибирской железнодорожной магистрали (Нижевартовск – Белый Яр – Усть-Илимск), обновление и развитие сети автомобильных дорог северного широтного коридора (Пермь – Ханты-Мансийск – Сургут – Томск), позволят эффективно реализовать транспортно-транзитные преимущества Уральского региона путем формирования ряда транспортно-логистических комплексов международного и межрегионального значения. Реализация в рамках рассматриваемого сценария ряда других крупных проектов межрегионального характера вместе с повышением степени транспортной и инфраструктурной обеспеченности территории Уральского федерального округа будет служить основой для интенсификации взаимодействия северных и южных регионов округа, развития интеграционных процессов на его территории и усиления связности его экономического пространства.

Библиографический список

1. Ларин О.Н. Развитие транзитного потенциала автотранспортных систем регионов: научная монография / О.Н. Ларин, А.П. Приходько, В.Д. Шепелёв, А.А. Кажаяев. – М.: ВИНТИ РАН, 2010. 344 с.

2. Ларин О.Н. Теоретические аспекты развития транзитного потенциала транспортных систем / О.Н. Ларин // Транспорт Урала. – 2008. №.2 (17). С. 10–15.

3. Таможенная статистика внешней торговли Челябинской области. – Годовой сборник / Федеральная таможенная служба. – Екатеринбург: Уральское таможенное управление, 2011. 79 с.

4. Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010 –2015 годы)» – утв. Постановлением Правительства РФ от 5 декабря 2001 г. № 848 (в редакции Постановления Правительства Российской Федерации от 20 мая 2008 г. № 377).

5. www.mintrans.ru – официальный сайт Министерства транспорта Российской Федерации.

6. www.gks.ru – официальный сайт Федеральной статистической службы Российской Федерации.

7. www.Port news.ru – информационно-аналитическое агентство.