

Факторы роста перевозок внутренним водным транспортом в условиях влияния приоритетов социально-экономического развития региона



О. А. Деняк,
канд. воен. наук,
профессор ГУМРФ
им. адмирала
С. О. Макарова



Е. А. Королева,
докт. экон. наук,
профессор
ГУМРФ
им. адмирала
С. О. Макарова

Региональный транспортный комплекс (РТК) как совокупность производственных предприятий транспортной отрасли конкретного региона, обладает всеми характерными признаками региональной социально-экономической системы (РСЭС), что позволяет представлять его как разновидность РСЭС в контексте самостоятельного функционирования или же функциональной подсистемы РСЭС в контексте целостного представления последней.

Практика управления развитием РСЭС в Российской Федерации осуществляется в рамках концепций (стратегий) социально-экономического развития регионов, в которых одна из важнейших ролей отводится РТК. Программы социально-экономического развития регионов предполагают их сбалансированное развитие.

Рассмотрим факторы, влияющие на развитие РТК Красноярского края, исходя из приоритетов социально-экономического развития, сформулированных в проекте стратегии развития Красноярского края [1].

Начальные условия и конкурентные преимущества

Важнейшими факторами, влияющими на изменения РТК, являются стартовые условия развития экономики реги-

она и ее отдельных комплексов, а также ключевые проблемы развития региона, которые выявляются при стратегическом анализе его развития. Так, главной проблемой, которая сдерживает эффективное и гармоничное развитие Красноярского края, считается деиндустриализация промышленного ядра, что сопровождается потерей комплектности на территории старопромышленного освоения [1]. Производная этой проблемы – диспропорция в пространственном развитии региона, во многом определяемая уровнем развития транспортной инфраструктуры.

Следующими факторами, позволяющими установить возможные направления социально-экономического развития региона и РТК, являются стратегический анализ конкурентных преимуществ региона и оценка его конкурентной позиций



в экономике страны. С позиций развития РТК такой анализ позволяет выявить соответствие состояния транспортного комплекса требованиям и возможностям социально-экономического развития региона, что, в свою очередь, определяет направления изменений РТК.

В «Проекте стратегии социально-экономического развития Красноярского края на период до 2020 г.» как сильная сторона региона выделена транспортная инфраструктура центральных и южных районов, как слабая – низкая транспортно-коммуникационная освоенность северных районов.

На реализацию потенциальных возможностей развития края могут положительно повлиять такие факторы, как строительство новых транспортных коридоров на территории Сибири и Дальнего Востока, совершенствование новых транспортно-коммуникационных связей между Европой и странами АТР, новая экономическая политика освоения ресурсов российской Арктики, усиление интеграционных связей российских регионов и принятие Красноярским краем функций главного производственно-транспортного «интегратора» востока России.

Системообразующая роль транспорта проявляется во взаимосвязи приоритетных направлений социально-экономического развития региона и задач развития транспортного комплекса. Так, главным вектором перспективного развития Красноярского края является принятие функции межрегионального производственно-транспортного интегратора, укрепляющего систему межотраслевых и межрегиональных связей азиатской части России.

Для реализации главной стратегической цели необходимо решение комплекса задач, среди которых – развитие транспортной инфраструктуры и оптимизация пространственного развития края. Именно транспорт способствует интеграции экономики региона по отдельным сегментам.

Следующий фактор, определяющий развитие РТК, – стратегические направления развития экономики региона и ее отдельных сегментов.

Опора на топливо

Перспективным сегментом экономики Красноярского края является нефтегазовый комплекс.



В ближайшие годы рост объемов добычи нефти на территории Красноярского края будет связан с разработкой Ванкорского месторождения. В 2011 г. объем добычи нефти на месторождении составил почти 15 млн т. В настоящее время нефть транспортируется по нефтепроводу Ванкор – Пурпе на территорию Ямало-Ненецкого округа. К 2013 г. добычу на месторождении планировалось вывести на проектную мощность на уровне 25,5 млн т. С вводом в эксплуатацию в 2012 г. нефтепровода Пурпе – Саянск нефть Ванкорского месторождения поступает в нефтепроводную систему Восточная Сибирь – Тихий океан (ВСТО).

В дальнейшем ввод в промышленную эксплуатацию прилегающих Сузунского, Тагульского, Лодочного и других, меньших по запасам, месторождений, расположенных вдоль трассы нефтепровода Ванкор – Пурпе, позволит гарантировать стабильное функционирование Северо-Западного центра нефтедобычи после 2020 г., когда прогнозируется начало падения добычи нефти на Ванкорском месторождении.

Освоение Ванкорского месторождения предполагает рост перевозок оборудования и других грузов, необходимых для функционирования нефтегазового комплекса. Развитие Северо-Западного центра в более отдаленной перспективе после 2020 г. предусматривает освоение месторождений на правом берегу в низовьях Енисея. Наиболее вероятно транспортировка нефти этих месторождений через территорию Ямало-Ненецкого округа в трубопроводную систему ВСТО. Возможен и дру-

гой канал поставки – в направлении порта Диксон для последующей транспортировки по Северному морскому пути (СМП).

Значительные перспективы развития нефтедобычи связаны также с северо-восточной частью Таймыра (район Хатанги). С учетом освоения нефтегазовых ресурсов севера края, а в перспективе – и разработку континентального арктического шельфа, особая роль принадлежит проекту сохранения и развития Северного морского пути, включая транспортную систему «Енисей – СМП». В связи с этим со стороны государства целесообразно сохранение и развитие порта Диксон как гаранта безопасности присутствия судов на СМП и опорной базы его развития. Порт является срединной точкой на СМП, расположен в закрытой глубоководной бухте, позволяющей осуществлять круглогодичный заход судов и ледокольного флота.

Значение порта будет расти благодаря развитию добычи коксующихся углей экспортных кондиций Западно-Таймырского угленосного бассейна и нефтедобычи с выходом на правый берег Енисея, что потребует возрождения проекта строительства нефтепровода в направлении Диксона с последующим экспортом нефти морским транспортом.

В случае подтверждения прогнозов и активизации нефтедобычи (после 2030 г.) следует рассматривать также вопрос о создании аналогичного нефтеналивного терминала и развитии порта Хатанга.

Топливо-энергетический комплекс является системообразующим звеном для экономики региона. Рост добычи

угля и стабильные объемы его поставок в крае до 2015 г. будут определяться вводом новых мощностей на тепловых станциях, спроектированных на использование углей КАТЭК в Красноярском крае (Железногорской ТЭЦ, нового энергоблока на Красноярской ТЭЦ-3, энергоблока № 3 Березовской ГРЭС-1); увеличением мощности энергоблока № 7 Назаровской ГРЭС; заменой каменных углей, ввозимых из Республики Хакасия для теплоснабжения западных районов Нижнего Приангарья, городов Лесосибирска и Енисейска, на местные каменные угли; использованием углей строящихся малых угольных разрезов для обеспечения теплом и электроэнергией поселков Тура и Хатанга; использованием каменных углей Карабульского месторождения для теплообеспечения населения Богучанского и Кежемского районов и технологических нужд промышленных предприятий в восточной части Нижнего Приангарья; ростом потребления угля в котельных, обеспечивающих теплом районы новой жилой застройки в пределах формируемой Красноярской агломерации.

Таким образом, тенденции развития топливно-энергетического комплекса региона могут привести к изменению направлений перевозок и объемов в направлении Лесосибирска, Енисейска и в район реки Хатанги.

Уголь и инновации

Развитие угледобычи в крае по оптимистическому сценарию будет связано и с реализацией инвестиционных проектов, предусматривающих использование каменных углей расположенного на территории Приангарья Тунгусского бассейна для технологических и энергетических

нужд, а также освоение месторождений коксующихся углей Западно-Таймырского угленосного района. После 2015 г. на основе ресурсной базы коксующихся углей Карабульского месторождения (Приангарье) предполагаются создание и развитие нового для региона коксохимического производства для металлургии. Коксующиеся угли Западно-Таймырского угленосного района рассматриваются не только как база для отечественных горно-металлургических комплексов, но и как очень перспективная статья экспорта для поставок в Западную Европу и на азиатско-тихоокеанский рынок, что связано с высоким качеством углей, с их значительными запасами согласно прогнозам, с близостью к морскому порту Диксон.

Металлургия

В стратегической перспективе еще больше укрепятся позиции металлургического комплекса края как крупнейшего в России горнодобывающего и металлургического экспортоориентированного комплекса мирового уровня.

На территории Красноярского края выделяются пять крупных металлургических центров: традиционные Норильский и Красноярский, формирующий Приангарский и два новых на юго-востоке края на базе Кингашского рудного узла и месторождений Курагинского района.

В стратегии социально-экономического развития края предусматривается и реализация масштабных инвестиционных проектов по развитию сырьевой базы Заполярного филиала ГМК «Норникель», запуску Богучанского алюминиевого завода, увеличению добычи свинцово-цинковых руд Горевского месторождения, развитию золотодобычи в Северо-Енисейском районе и на юге

края, освоению медно-никелевых месторождений Кингашского рудного узла. Все это предполагает увеличение объемов перевозок по Енисею в адрес ГМК.

Важная роль леспромпхоза

Лесопромышленный комплекс края (ЛПК) является одним из основных в хозяйственной специализации региона и имеет общероссийское значение. Край обладает крупнейшими в России лесосырьевыми ресурсами (14,3 % общероссийского запаса леса, или 3,0 % мирового) и относится к ведущим лесопромышленным регионам России, занимая по объему производства лесопромышленной продукции 12-е место среди регионов Российской Федерации и второе (после Иркутской области) место в Сибирском Федеральном округе. Доля края в российском экспорте лесопроductии – до 5 %. Объем перевозок леса в Енисейском бассейне составляет более миллиона тонн.

К 2015 г. в лесопромышленном комплексе освоение расчетной лесосеки возрастет с 16,0 до 26,6 %. На 40,0 % увеличатся объемы заготовки древесины и в 1,8 раза – производство деловой древесины. В результате роста объемов лесозаготовки и сокращения экспорта необработанной древесины вырастут объемы деревопереработки на территории края, в том числе производство пиломатериалов – в 1,4 раза, древесно-стружечных плит (ДСП) – в 1,5 раза, древесноволокнистых плит (ДВП) – на 1,3 %. В сегменте глубокой переработки в результате модернизации Енисейского ЦБК и выхода на проектную мощность в 1,4 раза увеличится производство картона. В 6,3 раза вырастет объем производства мебели. Модернизация производства, завершение начатых ранее инвестиционных проектов позволят предприятиям края увеличить выпуск новых видов продукции (фанеры, шпона, мебельного щита, пеллет, топливных брикетов, древесного угля, панелей-МНМ) до товарных объемов.

К 2020 г. освоение расчетной лесосеки возрастет до 29–34 % в зависимости от сценария развития ЛПК, при этом в 1,6–2,2 раза увеличится заготовка древесины, в 2,0–2,8 раза – производство деловой древесины. В перерабатывающем сегменте вырастет производство по основным номенклатурным позициям: в 1,5–1,8 раза – пиломатериалов, в 1,5–4,3 раза – ДСП, в 1,3–1,4 раза – ДВП.





К 2025 г. предполагается завершить формирование на базе лесного комплекса края инновационного кластера, включающего вертикально-интегрированные производственно-технологические цепочки, рациональное лесопользование и лесовосстановление, глубокую переработку древесины, производство целлюлозы и ХТММ, современную транспортную логистику. Территориальными ядрами формирующегося кластера станут крупные лесоперерабатывающие предприятия в Красноярске, Лесосибирске, Богучанах, Кодинске.

Вектор развития транспортной системы

С целью обеспечить потребности экономики в транспортировке грузов, включая северный завоз, и повысить безопасность водных путей в соответствии с проектом схемы территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта необходима реализация мероприятий по поддержанию гарантированных габаритов судового хода, а при необходимости — их увеличение на водных трассах Енисейского бассейна.

Системообразующая роль транспорта проявляется при формировании территориально-производственных комплексов.

Первоочередной задачей является формирование Норильско-Туруханского территориально-производственного комплекса и Нижне-Енисейского (Игарка, Дудинка, Диксон) транспортно-регионального узла. Индустриальное ядро Норильско-Туруханского территориально-производственного комплекса составляют предприятия металлургического и нефтегазового комплексов, сосредоточенные в Норильском промышленном районе и вокруг Ванкорского месторождения. Развитие Нижне-Енисейского транспортно-логистического узла будет опираться на использование внутренних водных путей по Енисею с выходом в открытый океан для обеспечения перевозок жидких углеводородов из нефтегазового района Большой Хетты и Таймырской нефтегазовой области.

Транспортное ядро Нижнеангарской зоны составляют участок СевСиб (Лесосибирск – Усть-Илимск), железные дороги Карабула – Ярки, Чадобец – Чадобецкий горно-обогатительный комбинат –

Кода, автодорога Канск – Абакан – Богучаны – Кодинск, сеть аэропортов, а также инфраструктура водного транспорта на Ангаре с выходом в Лесосибирском речном порту на транспортную систему Енисей – СМП, инфраструктуру транспортировки углеводородного сырья месторождений юга Эвенкии и районов Нижнего Приангарья. Транспортно-логистический комплекс зоны Приангарья будет обеспечивать вывоз продукции на внутрироссийский рынок, а также на экспорт и транзит.

Меры по сбалансированному развитию

Для обеспечения сбалансированного экономического развития транспортно-логистического комплекса на федеральном и региональном уровнях необходимо принять ряд мер, среди которых – создание саморегулирующихся организаций транспорта и региональных транспортных бирж, взаимодействующих через собственных агентов непосредственно с транспортниками и между собой для организации транспортного процесса [2].

В целях повышения сбалансированности развития РТК и РСЭС целесообразно осуществлять мониторинг, анализ и оценку тенденций, влияющих на факторы роста перевозок, с учетом обеспечения пропорциональности развития, устойчивости и адаптивности транспортной системы в быстро меняющихся условиях ее функционирования. ■

Литература

1. Проект стратегии социально-экономического развития Красноярского края на период до 2020 г.
2. Ханалиев Г. И. Механизм сбалансированного развития транспортного комплекса: моногр. Ставрополь: Фабула, 2012. 228 с.

портал для специалистов транспортной отрасли
www.rostransport.com

ЖУРНАЛ О НАУКЕ, ЭКОНОМИКЕ, ПРАКТИКЕ
ТРАНСПОРТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Обложки | Распространение | Информатика | Подписка | Реклама | Доставка | Медиа-кит

Журналы за 2005-2007 гг. (№1-№10) и специальный выпуск.