

УДК 336.24

Д.А. Королев (4 курс, каф. МБ), А.А. Миролюбов, к.э.н., доц.

## РОССИЯ НА МЕЖДУНАРОДНОМ РЫНКЕ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

Целью данной работы является анализ положения России на международном рынке транспортных услуг, рассмотрение перспектив российских перевозчиков. Представляется важным выявить основные направления развития российского транспорта, наиболее привлекательные и конкурентоспособные его виды, регионы, где уже создается или должна быть создана необходимая инфраструктура. Будут рассмотрены следующие три важнейших региона: Северо-Запад, Черноморское побережье Кавказа и Дальний Восток.

На сегодняшний день существуют два основных направления развития российского рынка транспортных услуг: *экспортно-импортные* и *транзитные перевозки*. Первые имеют наибольшее значение, так как экономика России во многом завязана на экспорт, однако этот путь развития экстенсивный. Экспортный потенциал в будущем будет зависеть от двух факторов: 1) развития портовой инфраструктуры на Балтике, Черном море и Дальнем Востоке 2) увеличения пропускной способности магистральных нефте- и газопроводов.

Второе направление развития транспортных услуг в России – транзитные перевозки. В России уже имеется ряд транспортных направлений, на которых концентрируются внешнеторговые грузопотоки, а также международные транзитные перевозки грузов и пассажиров. Основной целью на сегодняшний день является их превращение в *международные транспортные коридоры (МТК)*, т.е. совокупность магистральных транспортных коммуникаций с соответствующим обустройством, как правило, различных видов транспорта, обеспечивающих перевозки пассажиров и грузов в международном сообщении, на направлениях их наибольшей концентрации, связывающих различные страны. Особого внимания требует 9 (Евроазиатский) МТК с потенциальным грузооборотом 90 млн. т в год. Евроазиатский коридор – самая короткая и, следовательно, самая дешевая магистраль для многих ответственных грузопотоков.

Говоря о наиболее перспективных видах транспорта, развитие которых наиболее важно для России на сегодняшний день, следует выделить три из них: трубопроводный, морской и железнодорожный. *Трубопроводный транспорт* достаточно ограничен с точки зрения транспортируемых грузов. Однако его узкая специализация не влияет на большие объемы основных транспортируемых из России грузов: нефти и газа. В последнее время, в том числе и благодаря высоким ценам на нефть, активизировалось строительство экспортных трубопроводов. Основные реализуемые сегодня проекты: 1) Балтийская трубопроводная система с уже существующей пропускной способностью 12 млн. т нефти в год (перспектива – 32 млн. т); 2) участок Суходольная-Родионовская, соединяющий в обход Украины Самарский транспортный узел с нефтяным терминалом Новороссийска (26 млн. т в год); 3) Каспийский трубопроводный консорциум, а именно участок трубопровода Баку-Новороссийск, обеспечивший поступление на терминалы Новороссийска азербайджанской нефти с перспективой подключения к этой системе Казахстана и Туркмении; 4) крупнейший проект Газпрома «Голубой поток», предполагающий экспорт газа по дну Черного моря. Однако реализация этих проектов связана с решением серьезных проблем: нехватка мощностей по производству труб нужного диаметра, ограниченные внутренние источники финансовых ресурсов для масштабного строительства, монополизация рынка.

Развитие *железнодорожного транспорта*, прежде всего, должно быть связано с транзитными возможностями России. Сегодня Российские железные дороги – это 7 % от мировой железнодорожной сети, четверть транспортного грузопотока и 15 % пассажирооборота железных дорог всех стран мира. Стоимость реализуемых в настоящее

время проектов развития инфраструктуры железных дорог в мире, намеченных к завершению к 2009 г., несколько превышает 452 млрд. дол. Из них на Россию приходится 3 % (для сравнения Европа – 43 %, Китай – 17 %). Российские железные дороги потенциально являются ключевым звеном, связывающим транспортные системы Европы и АТР. По оценкам Минтранса РФ проектная мощность Транссиба сегодня реализована лишь наполовину, и это позволяет существенно увеличить объемы контейнерных перевозок. Нельзя не упомянуть о благоприятной для России ситуации в Северной Корее. По словам министра путей сообщения РФ Фадеева, при успешной реализации проекта соединения Транскорейской и Транссибирской магистралей российской стороне удастся дополнительно привлечь транзитные перевозки в размере 500 тыс. контейнеров в год.

*Морской* – наиболее дешевый из всех существующих видов транспорта, его развитию в мире придается особое значение. Наибольшие возможности связаны с экспортом российского сырья: нефти, угля, удобрений, древесины, металлов. На сегодняшний день существует несколько потенциальных направлений развития морского транспорта: Балтика с треугольником Санкт-Петербург-Приморск-Усть-Луга, Северный морской путь от Мурманска до Диксона, Новороссийск-Туапсе на Черном море, Приморье с портами Владивосток, Находка, Ванино. При этом следует обратить внимание на следующие особенности: создание современной портовой инфраструктуры; серьезные инвестиции в судостроение. О новых портовых мощностях сегодня можно говорить лишь на Северо-Западе. Темпы же строительства новых судов чрезвычайно низки. Показателен пример Северного морского пути, где современный ледокольный флот имеет лишь ЛУКОЙЛ.

*Выводы:* К числу регионов России, в которых развитие транспорта должно и будет вестись наиболее быстрыми темпами, можно отнести *Северо-Запад*. В 2001 году на этот бассейн пришлось свыше 48 % (110,6 млн. тонн) российских внешнеторговых и транзитных грузов, перевозимых морским транспортом. Строительство новых портов Приморск и Усть-Луга с общим грузооборотом 80 млн. т, модернизация петербургского порта и расширение возможностей Балтийской трубопроводной системы до 32 млн. т нефти в год должны ослабить зависимость российского экспорта от стран Балтии и Финляндии, через которые в 2001 г. было отгружено 44 % (48,8 млн. т) российских грузов в регионе.

*Черноморское побережье* – второй по значимости регион развития транспортного рынка. Здесь главенствующую роль будет играть трубопроводный транспорт. Проект «Голубой поток», благодаря которому российский газ из порта Джубга попадет прямо в турецкий порт Самсун, ветки нефтепроводов из Азербайджана и Казахстана позволят сделать этот регион лидером в экспорте российских энергоносителей. Порт Новороссийска уже сейчас является крупнейшим нефтяным портом страны (44 млн. т нефти в год), и дальнейшее развитие инфраструктуры, связанной с нефтеналивными судами, является первостепенной задачей.

На *Дальнем Востоке* следует обратить особое внимание на железнодорожный транспорт. Южная Корея является крупнейшим поставщиком контейнерных грузов, которые в настоящее время транспортируются трансокеанским маршрутом. Если после соединения Транскорейской и Транссибирской магистралей России удастся привлечь хотя бы 10 % от этого объема, то доходы от этих перевозок составят более 1 млрд. долл. В то же время стоимость работ по восстановлению магистрали в КНДР составляет 2,3-2,7 млрд. долл. Для реализации этого проекта необходимо создать международный консорциум с участием крупных коммерческих структур Японии, Китая и других государств, который впоследствии будет заниматься и эксплуатационной деятельностью. Это даст толчок развитию Евроазиатского транспортного коридора и будет способствовать более глубокой интеграции российской транспортной системы в общемировую.