

УДК 338.47(470.23):335(470)

# ТРАНСПОРТНО-ТРАНЗИТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ СЕВЕРО-ЗАПАДА РОССИИ: СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ, ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

**Л. В. ЛАРЧЕНКО,**  
доктор экономических наук,  
профессор кафедры прикладной экономики  
E-mail: lubalar@mail.ru  
Российский государственный  
педагогический университет  
им. А. И. Герцена  
**Д. Т. АХОБАДЗЕ,**  
кандидат экономических наук,  
старший научный сотрудник  
E-mail: adt\_spb@mail.ru  
Институт проблем региональной экономики РАН

---

*Статья посвящена проблемам и перспективам развития транспортно-транзитного потенциала Северо-Запада России в контексте увеличения его вклада в повышение эффективности внешнеэкономической деятельности страны.*

**Ключевые слова:** транспортно-транзитный потенциал, логистика, внешнеэкономическая деятельность, внешнеторговый оборот, макрорегион, Северо-Западный федеральный округ.

---

Исключительная роль транспортно-транзитного комплекса Северо-Запада России в экономике страны и в ее внешнеэкономической деятельности, а также наличие инвестиционно-финансовых ресурсов у крупнейших производителей экспортной продукции и у государства определяют необходимость и реальную возможность ускоренного развития потенциала региона. Это позволит, с одной стороны, ликвидировать (расшить) имеющиеся «узкие места», с другой — занять в системе международного разделения труда место одного из лидеров в области транспортно-транзитного обслуживания постоянно растущих грузопотоков

между Россией и ЕС, Россией и странами Юго-Восточной Азии, ЕС и азиатскими странами и т. д. К наиболее значимым факторам, определяющим перспективы развития транспортно-транзитного потенциала (ТТП) Северо-Западного федерального округа, могут быть отнесены:

- наличие в составе ТТП макрорегиона практически всех видов транспорта общего пользования (автомобильного, железнодорожного, морского, речного, трубопроводного, авиационного) и транспортной инфраструктуры;
- наличие транспортных коммуникаций (включая водные), связывающих макрорегион со всеми другими регионами России;
- приграничное положение округа, обуславливающее его преимущество (так называемое gateway-положение, наличие контактной зоны со странами ЕС);
- приморское положение округа (территория СЗФО омывается водами четырех морей — Балтийского, Баренцева, Белого и Карского), обеспечивающее связи макрорегиона морским сообщением со всеми регионами мира;

- по территории макрорегиона проходят активно развивающиеся международные транспортные коридоры (МТК) «Восток-Запад» и «Север-Юг».

К основным условиям, сдерживающим развитие ТТП СЗФО, следует отнести:

- наличие значимых различий в уровне и качестве развития транспортной инфраструктуры в северных и западных субрегионах округа. Например, в Ненецком автономном округе (НАО) железные дороги отсутствуют, а по показателю густоты автодорог на 1 тыс. км<sup>2</sup> территории Калининградская область превосходит НАО в 380 раз (417,0 и 1,1 соответственно);
- неудовлетворительный уровень координации между отдельными компонентами ТТП СЗФО;
- недостаточное количество современных транспортных средств и значительный моральный и физический износ эксплуатируемой техники;
- неудовлетворительный уровень развития транспортной логистики;
- чрезмерно высокая доля зарубежных перевозчиков, участвующих в транспортном обеспечении российского внешнеторгового оборота.

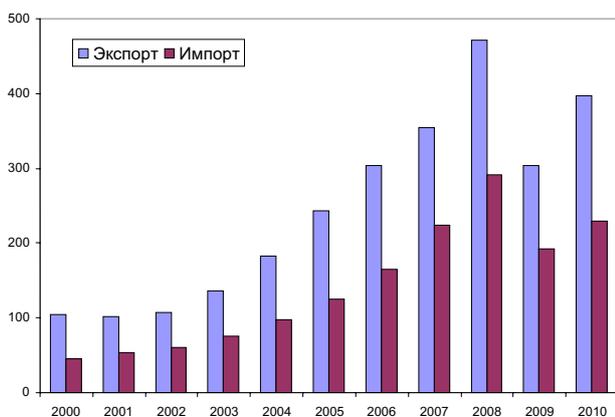


Рис. 1. Динамика внешнеторгового оборота РФ за период с 2000 по 2010 г., млрд долл.

Определение приоритетных направлений развития ТТП округа в значительной степени связано с оценкой фактического состояния и перспектив развития внешнеторговых связей и соответствующих им грузопотоков. Без оценки этих связей и формируемых на их основе грузопотоков все бизнес-предложения, проекты и программы развития регионального ТТП останутся в лучшем случае благими пожеланиями, а в худшем — нанесут существенный ущерб инвесторам, приведут к неоправданному дублированию строительства инфраструктурных объектов транспорта и т. д.

Начиная с 2002 г., как показывают результаты анализа, наметилась устойчивая тенденция ускоренного роста внешнеторгового оборота РФ (рис. 1).

Внешнеторговый оборот РФ за период с 2000 по 2008 г. увеличился более чем в 5 раз. При этом объем экспортных поставок в 1,6 раза опережал объем импорта, обеспечивая положительное сальдо. Последующее (с 2009 г.) падение внешнеторгового оборота, обусловленное мировым финансово-экономическим кризисом, не изменило общий тренд, связанный с ростом положительного сальдо экспортно-импортных операций. Особенно активно внешняя торговля РФ велась со странами ЕС, на долю которых уже в 2008 г. приходилось 50 % всего внешнеторгового оборота страны (табл. 1).

Значительная часть этой торговли осуществлялась с использованием ТТП СЗФО. Основные внешнеторговые партнеры (помимо Китая) — Германия и Нидерланды, на долю которых в 2010 г. приходилось 17,6 % всего товарооборота страны, большую часть своей внешнеэкономической деятельности с Россией осуществляют через СЗФО (Ленинградскую, Мурманскую области, г. Санкт-Петербург).

По мнению экспертов, следует ожидать существенное повышение роли СЗФО во внешней торговле России с ведущими странами Юго-Вос-

Таблица 1

#### Внешнеторговый оборот России с ведущими партнерами

Показатель	2000 г.		2005 г.		2010 г.	
	Сумма, млрд долл.	%	Сумма, млрд долл.	%	Сумма, млрд долл.	%
Совокупный внешнеторговый оборот РФ	149,9	100,0	368,9	100,0	625,4	100,0
В том числе:						
со странами ЕС	63,8	42,6	176,9	48,0	306,4	49,0
с ведущими странами ЮВА (Китай, Япония, Южная Корея)	10,9	7,2	36,2	9,8	100,1	16,0
с другими странами мира	75,2	50,2	155,8	42,2	218,9	35,0

Примечание: таблица составлена по данным [1, 10].

Таблица 2

**Товарная структура  
внешнеторгового оборота РФ в 2010 г.**

Показатель	Сумма, млрд долл.	%
<i>Экспорт</i>		
<b>Всего...</b>	396,4	100,0
В том числе:		
топливно-энергетические товары	313,9	79,2
черные и цветные металлы	45,2	11,4
машины, оборудование	19,6	4,9
минеральные удобрения	7,4	1,9
продукция лесной, деревообра- тывающей и целлюлозно-бумажной промышленности	7,3	1,8
другие виды товаров	3,0	0,8
<i>Импорт</i>		
<b>Всего...</b>	229,0	100,0
В том числе:		
машины, оборудование	98,6	43,1
продовольственные товары	14,4	6,3
легковые автомобили	11,4	5,0
медикаменты	9,3	4,1
одежда и обувь	7,8	3,4
другие виды товаров	87,5	38,1

*Примечание:* таблица составлена по данным [10].

точной Азии (Китай, Япония, Южная Корея), которые развиваются наиболее быстрыми темпами. С 2000 по 2010 г. товарооборот с этими странами увеличился в 9,2 раза. Для Ленинградской области и Санкт-Петербурга перспективы развития внешнеэкономических связей с этими странами в значительной мере обусловлены экспансией азиатских автомобильных концернов на региональный рынок (размещение филиалов известных фирм Toyota, Nissan Motor Co, Suzuki Motor Co).

В современной структуре внешнеторгового оборота РФ превалируют экспортные поставки топливно-энергетических товаров (нефть, нефтепродукты, природный газ, уголь и т. д.), которые составляют 79,2 % всего экспорта, черных и цветных металлов (11,4 %), машин и оборудования (4,9 %). Большая часть импорта (43,1 %) приходится на машины и оборудование, продовольственные товары (6,3 %) и легковые автомобили (5,0 %) (табл. 2).

В среднесрочной перспективе (10—15 лет) структура экспорта вряд ли претерпит серьезные изменения, однако в ней возрастет доля переработанных сырьевых продуктов: нефтепродуктов, продукции химии и нефтехимии, сжиженного газа, кокса, металлических изделий, изделий из древесины и т. д. Структура импорта, с высокой долей вероятности, также существенно не изменится, за исключением некоторого увеличения доли машин и оборудования, медикаментов, одежды и обуви.

Для эффективного транспортно-транзитного обеспечения внешнеэкономической деятельности Российской Федерации необходимо решить ряд задач, поставленных как в Стратегии развития транспортного комплекса СЗФО [2, с. 25—30], так и в ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010—2015 гг.)» [7], а именно:

- осуществить доведение уровня и качества транспортной инфраструктуры до соответствия современным международным стандартам и обеспечить ее развитие с учетом прогнозируемых грузо- и пассажиропотоков;
- обеспечить создание сети мультимодальных транспортно-логистических центров, и на этой основе — формирование единого транспортно-логистического и дистрибутивного пространства СЗФО;
- осуществить интеграцию ТТП СЗФО в европейские транспортно-логистические сети.

Далее будут рассмотрены возможности реализации этих направлений в процессе развития основных компонент (составляющих) ТТП СЗФО.

**Трубопроводная компонента ТТП СЗФО.** Благодаря выгодному геополитическому положению СЗФО, развитие трубопроводного транспорта на его территории имеет общедоказательное значение, обеспечивая реализацию стратегических интересов страны в процессе активизации ее внешнеэкономической деятельности.

Основным экспортным товаром России в настоящее время является топливно-энергетическое сырье. Резко возросший в последние годы спрос и сопутствующий ему подъем цен на энергоресурсы в целом и особенно на углеводородное сырье способствовали значительному увеличению экспортных поставок этой продукции и, как следствие, нарастанию объемов недополученной выгоды от ее транспортировки по традиционным, зачастую не выгодным для российских экспортеров транспортным маршрутам. Так, по расчетам специалистов, транспортировка 1 т сырой нефти до Роттердама (основного ее потребителя) через латвийский порт Вентспилс обходится на 3—5 долл. дороже, чем через российский порт Приморск [9, с. 6]. Стоимость российского газа в конечной цене его потребителя в Западной Европе составляет не более 1/3. Значительная часть этой цены приходится на

затраты, связанные с транзитом газа через сопредельные государства. Все это свидетельствует о необходимости развития принципиально новых экспортных направлений поставок углеводородов к конечным потребителям в Западной Европе. Одним из наиболее эффективных направлений является транспортировка этих видов экспортных товаров через территорию СЗФО.

**Нефтепроводы.** До 2002 г. ведущим магистральным нефтепроводом СЗФО являлся нефтепровод Ярославль — Кириши, берущий свое начало в Тимано-Печорском и Ноябрьском нефтегазоносных районах. Нефть по этому трубопроводу ОАО «Сургутнефтегаз» поставляло на единственный на Северо-Западе России крупный нефтеперерабатывающий комплекс ООО «Производственное объединение «Киришинефтеоргсинтез», мощность которого составляла 17 млн т нефтепереработки в год. Объединение обеспечивало потребности СЗФО в нефтепродуктах (бензине, автомобильном топливе и т. д.) и являлось главным региональным экспортером нефти.

В конце декабря 2001 г. на территории Ленинградской области была введена в эксплуатацию первая очередь Балтийской трубопроводной системы (БТС), открывающая принципиально новое экспортное направление транспортировки нефти в ЕС. Система включает в себя реконструированный действующий нефтепровод Ярославль — Кириши, новый нефтепровод на участке Кириши — Приморск (по этим нефтепроводам в Приморск также поступает нефть, добываемая на Варандейском и Колгуевском месторождениях НАО), крупнейший в Европе специализированный морской терминал по перевалке нефти в г. Приморске.

С декабря 2006 г. морской терминал в г. Приморске вышел на мощность в 74 млн т нефти в год, обеспечивая как экспорт российской нефти, так и транзит нефти Казахстана. В настоящее время порт Приморск является главным нефтяным портом России. В 2010 г. в порту было переработано 77,5 млн т нефти и нефтепродуктов.

К дальнейшим перспективам развития нефтепроводов и нефтепродуктопроводов в регионе может быть отнесено строительство двух веток нефтепроводов: Кстово — Ярославль — Кириши — Приморск и Андреевка — Альметьевск. Подключение этих двух веток к действующим нефтепродуктопроводам Альметьевск — Кстово и Пермь — Андреевка обеспечит перекачку светлых нефтепродуктов от Перми к Финскому заливу (мощность составит 24,6 млн т нефтепродуктов в год).

Высока вероятность строительства БТС-2 от Унечи (на границе с Беларусью) до Ленинградской области с поднаправлениями на Приморск и Усть-Лугу мощностью до 80 млн т нефти в год. Строительство БТС-2 позволит отказаться от традиционного маршрута транспортировки российской нефти по нефтепроводу «Дружба», проходящему через Беларусь и Польшу, в пользу нового экспортного направления, значительно более выгодного для российских экспортеров, т. е. через морские порты Ленинградской области.

При условии реализации отмеченных перспектив, а также с учетом увеличения поставок нефти и нефтепродуктов на северо-запад речным и железнодорожным транспортом уже к 2015 г. округ замкнет на себя значительную часть экспорта нефти и нефтепродуктов, идущего в направлении Западной Европы.

**Газопроводы.** Перспективы развития газопроводного транспорта на территории СЗФО связаны прежде всего, с реализацией проекта создания Северо-Европейского газопровода, получившего название Nord Stream («Северный поток»). Газопровод будет проложен по дну Балтийского моря от бухты Портовая (Выборгский район Ленинградской области) до немецкого города Грайфсвальд. Протяженность газопровода составит около 1,2 тыс. км. Общий объем инвестиций в строительство оценивается в 7,4 млрд евро (с учетом процентов по кредитам — 8,8 млрд евро). Работы на первой линии Nord Stream, способной пропускать 27,5 млрд м<sup>3</sup> в год, планируется завершить в 2011 г. На втором этапе планируется удвоение пропускной способности до 55 млрд м<sup>3</sup> в год за счет сооружения второй, параллельной линии газопровода. Вторую линию предполагается ввести в эксплуатацию в 2012 г. Газ для «Северного потока» должен поступать из Единой системы газоснабжения России. Одной из основных сырьевых баз для поставок по газопроводу станет Южно-Русское нефтегазовое месторождение. Для экспорта по «Северному потоку» также предполагается использовать месторождения полуострова Ямал, Обско-Тазовской губы. В перспективе планируется использовать и газ Штокмановского месторождения. Для обеспечения поставок газа в газопровод «Северный поток» к потребителям Северо-Западного региона России в 2005 г. началось строительство газопровода Грязовец — Выборг. В конце 2010 г. было завершено сооружение первой нитки газопровода, который проложен по территории Вологодской и Ленинградской областей. Ввод газопровода в эксплуатацию будет осуществляться поэтапно с 2011 г., а на

проектную мощность газопровод должен выйти к концу 2012 г.

Реализация данных проектов позволит не только обеспечить запланированные экспортные поставки, но и удовлетворить растущий спрос экономики округа в природном газе, включая потребности в этом сырье будущих заводов по сжижению газа, что, в свою очередь, открывает новое перспективное экспортное направление. Создание предприятий по сжижению природного газа (СПГ) обусловлено значительными темпами роста его мирового потребления. Так, если в 2005 г. мировое потребление СПГ составляло 190 млрд м<sup>3</sup>, то к 2020 г. прогнозируется его увеличение до 570 млрд м<sup>3</sup> [6, с. 15].

К наиболее крупным инвестиционным проектам округа, связанным с производством и транспортировкой сжиженного газа, может быть отнесено строительство завода по сжижению природного газа и соответствующего морского терминала в г. Приморске (Ленинградская область) и п. Териберка (Мурманская область).

Развитие в округе производств СПГ позволит диверсифицировать экспортные поставки природного газа и в целом повысить эффективность внешнеэкономической деятельности страны, осуществляемой в этом направлении.

**Морская компонента ТП СЗФО.** Морские перевозки играют ведущую роль во внешнеэкономической деятельности Российской Федерации.

Активное развитие формируемых в макрорегионе транспортно-технологических портовых комплексов привело к тому, что в настоящее время СЗФО занимает лидирующие позиции по грузообороту в системе российских портовых терминалов (табл. 3).

Безусловным лидером в развитии мощностей морских грузовых терминалов в СЗФО является Ленинградская область, совокупный грузооборот портов которой за период с 2001 по 2009 г. увеличился в 25 раз (рис. 2).

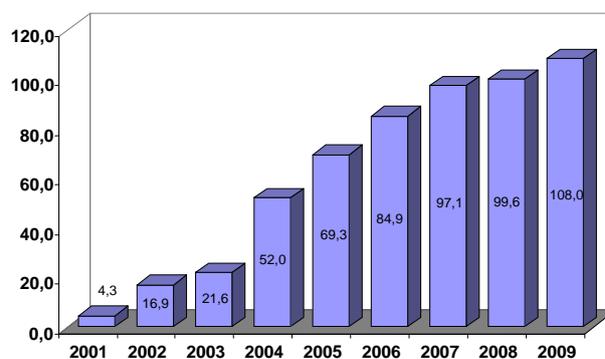


Рис. 2. Динамика грузооборота морских портов Ленинградской области с 2001 по 2009 г., млн т

Специфика развития портового комплекса Ленинградской области заключается в том, что практически все его современные мощности (99 %) направлены на обслуживание экспортных грузоперевозок и лишь около 1 % из них (в Выборгском порту) — на импортные поставки.

Приоритетное значение не только для Ленинградской области, но и для СЗФО в целом имеет развитие Приморского портового комплекса в качестве крупнейшего в Европе специализированного нефтегазового порта. В рамках комплекса формируется 2 портовых района: Ермиловский, специализирующийся на экспорте нефти и нефтепродуктов (прогнозируемая мощность района составляет 115 млн т, а с учетом развития БТС и строительства БТС-2 она может достигнуть 200—220 млн т нефти и нефтепродуктов в год), и Высокинский, ориентированный на обработку сжиженного природного газа, контейнеров, навалочных и иных грузов (расчетный грузооборот порта составляет 25 млн т в год, а с учетом развития газопроводов и других транспортных коммуникаций — до 50 млн т в год).

Другой приоритетный порт в Ленинградской области — это морской порт Усть-Луга. Порт формируется как многофункциональный транспортно-

Таблица 3

**Морские порты СЗФО в общей системе российских морских терминалов  
в 2006 и 2010 гг.**

Приморские регионы	Грузооборот морских портов РФ в 2006 г., млн т	Доля морских портов в общем грузообороте в 2006 г., %	Грузооборот морских портов РФ в 2010 г., млн т	Доля морских портов в общем грузообороте в 2010 г., %
Северо-Запад РФ	191,2	44,8	227,6	43,3
Юг РФ	166,3	38,9	180,3	34,3
Дальний Восток РФ	69,8	16,3	118,0	22,4
<b>Итого...</b>	<b>427,3</b>	<b>100,0</b>	<b>525,9</b>	<b>100,0</b>

Примечание: таблица составлена по данным [3; 8, с. 8—21].

технологический комплекс, включающий в себя, наряду с портовой, крупную промышленную зону. С приобретением статуса особой экономической зоны (ОЭЗ) администрацией порта было принято решение о корректировке стратегии его развития в сторону увеличения планируемого грузооборота и размещения дополнительных терминалов. В результате грузооборот порта будет увеличен с 35 млн т (по первоначальному плану) до 101 млн т. Также было подписано соглашение о строительстве не предусмотренного генеральной схемой развития порта терминала по перегрузке сжиженного газа и т. д.

Значительными перспективами развития обладает морской торговый порт Высоцк, включающий в себя нефтепродуктовый распределительно-перевалочный терминал «РПК-Высоцк «ЛукОйл-П» (прогнозируемая мощность составляет 15 млн т нефтепродуктов в год) и угольный терминал, реализация программы развития которого позволит довести его мощности к 2020 г. до 15 млн т.

Перспективы развития Большого морского торгового порта в Санкт-Петербурге связаны с реализацией проектов по реконструкции морского канала и портовой инфраструктуры.

Среди портов Калининградской области особое значение для развития ТТП СЗФО в целом имеет реализация проекта по созданию крупного торгового порта в г. Балтийске мощностью 66 млн т грузов в год. Увеличение портовых мощностей на побережье Белого и Баренцева морей связано прежде всего с реализацией проектов по строительству грузового портового терминала в г. Беломорске (проектная мощность 9 млн т грузов в год) и портового комплекса по перевалке сжиженного газа в п. Териберка Мурманской области (13,6 млн. т грузов в год после введения I очереди), а также с дальнейшим развитием портовых мощностей Мурманского и Архангельского портов. Значение последних особенно возрастает в связи с развитием Северного морского пути и завершением строительства железнодорожной магистрали «Белкомур».

В результате реализации отмеченных и других перспектив совокупный грузооборот портовых комплексов СЗФО значительно увеличится и составит, по оценкам авторов, к 2025 г. порядка 580—600 млн т, что позволит не только обеспечить потребность российских экспортеров нефти и нефтепродуктов, угля и других товаров, но и отказаться от значительной части дорогостоящих услуг морских терминалов, расположенных в сопредельных государствах.

**Озерно-речная компонента ТТП СЗФО.** Макрорегион обладает значительным ТТП озерно-речных

перевозок внешнеторговых грузов (включая транзитные). Округ, имея уникальную разветвленную озерно-речную систему, обеспечивает доступ судов (включая суда типа «река-море») по внутренним озерам, рекам и каналам из Балтики в бассейны Черного и Каспийского морей, а также в бассейны Арктических морей. По протяженности внутренних водных судоходных путей СЗФО значительно опережает все другие округа европейской части РФ (в 2008 г. она составляла 17,2 тыс. км), а по показателю густоты внутренних судоходных путей превышает среднероссийский уровень в 1,6 раза.

Главной транспортной артерией региона является участок Волго-Балтийского водного пути, включенный в состав интермодального транспортного коридора № 9 в рамках транспортно-транзитного направления «Север-Юг» (Финляндия — Санкт-Петербург — Москва — Астрахань / Каспийское море — Иран / Персидский залив — Индия), призванный, наряду с прочим, обеспечить транзит грузов, проходящих по внутренним водным путям России. Маршрут по Волго-Балту в три раза короче альтернативного южного морского пути через Суэцкий канал от морских портов ЕС до дальневосточных портов. Время прохождения судов по Волго-Балту — 5—7 дней. В докризисный период (2008 г.) по этому маршруту перевозилось от 15 до 20 млн т грузов, значительная часть которых относилась к экспортным товарам: нефть, нефтепродукты, металлы, минеральные удобрения, лес, строительные грузы и т. д. Около 85 % этих грузов приходилось на перевозки от Волги к Балтике.

Другой важнейшей водно-речной магистралью северо-запада является Беломоро-Балтийский канал протяженностью 227 км. Канал соединяет Белое море и другие северные моря с Балтийским морем и входит в состав единой глубоководной системы европейской части России.

Важную роль в обеспечении внешнеторговых отношений РФ играет Сайменский канал, соединяющий порт Выборг на Финском заливе с портом Лаппеенранта и 10 другими озерными портами Саймаа (Финляндия). Общая протяженность канала — 42,6 км, в том числе 10,6 км проходит по территории Ленинградской области. В настоящее время осуществляется разработка и реализация системы мероприятий по поэтапному переходу к круглогодичной навигации по Сайменскому каналу и доведению перевозок по нему до 10 млн т в год.

Дальнейшее использование внутренних водных путей макрорегиона в интересах развития внешнеторговых связей сдерживается ограниченными возможностями судопропускных сооруже-

ний (шлюзов) и реки Невы в черте Санкт-Петербурга (из-за нуждающихся в разводке городских мостов). Решение этих проблем предполагает, с одной стороны, проведение крупномасштабных работ по ремонту, реконструкции и модернизации действующих судопропускных сооружений, с другой — строительство обходного, альтернативного р. Неве, водного пути — выхода в Финский залив. Первой задаче уделяется достаточное внимание как на федеральном [7], так и региональном [2] уровнях. Так, в ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010—2015 гг.)» был включен проект по строительству второй нитки шлюза Нижне-Свирского гидроузла, а также проект по комплексной реконструкции гидротехнических сооружений единой глубоководной системы европейской части России, в рамках которого предполагается осуществить реконструкцию таких объектов, как шлюзы Верхне-Свирского, Нижне-Свирского, Волховского и Шекснинского гидроузлов и т. д. Реализация этих проектов позволит, по оценкам специалистов, в 2,5 раза увеличить пропускную способность Волго-Балта.

Перспективы строительства «дублера» р. Невы до сих пор не определены. Существует как минимум три варианта решения этой проблемы.

**Железнодорожная компонента ТТП СЗФО.** Железная дорога является базовой компонентой транспортно-транзитного потенциала округа, обеспечивая значительные объемы зарубежных грузоперевозок на дальние расстояния, эффективную работу морских и речных портовых комплексов, а также крупных промышленных предприятий-экспортеров. Эксплуатационная длина железнодорожных путей СЗФО составляет 13,1 тыс. км, а их густота — 7,8 км путей на 1 000 км<sup>2</sup> территории, т. е. в 1,6 раза больше средней по России.

По территории региона проходит несколько основных железнодорожных направлений, из которых наиболее интенсивно эксплуатируются Московское (железнодорожное сообщение с Москвой и южными регионами России), Выборгское (железнодорожное сообщение с Финляндией и странами Скандинавии), Псковское (железнодорожное сообщение с Псковской и Калининградской областями, Латвией и Литвой) и Волховстроевское (железнодорожное сообщение с Республикой Карелия, Мурманской, Вологодской, Кировской областями и регионами Урала).

Ответвление последнего направления Волховстрой — Тихвин — Череповец является самым грузонапряженным в округе. Ежедневно по нему проходят 50—55 пар грузовых поездов. По этому

направлению в макрорегион поступает основной поток экспортных и транзитных грузов.

Самым интенсивным международным железнодорожным переходом является пограничная с Финляндией станция Бусловская, обслуживающая 80 % экспортно-импортных и транзитных потоков из России в Финляндию, включая контейнерные поезда, идущие по транссибирскому маршруту на Дальний Восток, в страны Юго-Восточной Азии.

По железным дорогам округа осуществляется транзит таких грузов, как нефть и нефтепродукты, черные металлы из Череповца, химические и минеральные удобрения с Урала, лесные грузы из Западной Сибири и Республики Коми и т. д.

Дальнейшее развитие железнодорожной составляющей ТТП СЗФО связано с формированием международных транспортных коридоров (МТК), проходящих по его территории, и обеспечением эффективной работы существующих и строящихся морских портовых комплексов на побережье Балтийского, Белого и Баренцева морей.

Значительные перспективы развития железнодорожной компоненты ТТП СЗФО связаны с завершением строительства железнодорожной магистрали «Белкомур» (Белое море / Архангельск — Республика Коми / Сыктывкар — Урал / Пермь) с последующим ее подключением к трансконтинентальному грузовому коридору смешанных сообщений.

Большое значение для развития транзитного потенциала Северо-Запада России имеет также реализация проекта по формированию нового транспортно-логистического коридора Eastern Land-Bridge, соединяющего скандинавский рынок с рынками Финляндии, России и Юго-Восточной Азии. Время движения поездов по Eastern Land-Bridge от Стокгольма до Москвы — менее 7 дн., а для генеральных грузов это время составляет 3—4 дня.

**Автодорожная компонента ТТП СЗФО.** Автодорожная компонента обеспечивает транспортно-транзитные связи Северо-Запада России со странами ЕС и ближнего зарубежья. Наряду с железнодорожным транспортом, автомобильный транспорт обеспечивает эффективную работу морских и речных портовых комплексов округа и крупных промышленных предприятий-экспортеров. Протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием на территории макрорегиона составляет 75,5 тыс. км. Густота автомобильных дорог с твердым покрытием в среднем по региону составляет 45,0 км на 1 тыс. км<sup>2</sup> территории, т. е. она всего лишь в 1,2 раза выше среднероссийского значения этого показателя (из-за крайней неразви-

тости автодорог с твердым покрытием в северных субрегионах округа).

Основу автодорожной сети округа, связывающей его с соседними странами, составляют федеральные автодороги «Скандинавия» (Е-18), «Россия» (Е-105), «Нарва» (Е-20), «Санкт-Петербург — Псков» (Е-95) и «Кола», которые включены в состав европейской сети автомобильных дорог. Необходимо отметить, что автодороги «Россия» и «Скандинавия» входят в состав интермодального транспортного коридора № 9 и являются основным автодорожным выходом России в страны ЕС.

По оценкам специалистов, расширение международной торговли и межрегиональных связей, развитие морских портов и увеличение объемов собственного производства в среднесрочной перспективе (к 2020 г.) существенно увеличит спрос на автоперевозки в макрорегионе. При этом интенсивность движения на ряде федеральных дорог («Скандинавия», «Россия», «Санкт-Петербург — Псков», «Кола») возрастет до 35 тыс. автомобилей в сутки [5, с. 170].

Развитие автодорожной составляющей транспортно-транзитного потенциала макрорегиона, так же как и железнодорожной, связано с формированием МТК, проходящих по его территории, и с обеспечением эффективной работы действующих и вновь строящихся морских портовых комплексов.

К приоритетам в области формирования автодорожных МТК относятся: автомобильная магистраль в рамках МТК «Транссиб» Санкт-Петербург — Вологда — Киров — Пермь; автомобильные трассы «Россия» (Е-105) и «Скандинавия» (Е-18), входящие в состав интермодального транспортного коридора № 9; трасса «Санкт-Петербург — Псков» (Е-95), являющаяся, наряду с трассой «Скандинавия», основным автодорожным выходом России в страны ЕС.

Для обеспечения эффективной работы действующих и вновь строящихся морских портовых комплексов на побережье Финского залива особое значение имеет развитие автоподходов к портам Усть-Луги и Санкт-Петербурга («Западный скоростной диаметр»). Существенный вклад в развитие ТТП макрорегиона может внести реализация идеи формирования вокруг Санкт-Петербурга второй кольцевой автодороги.

**Авиационная компонента ТТП СЗФО.** До настоящего времени воздушный транспорт играл крайне незначительную роль в грузо- и пассажироперевозках макрорегиона, включая транзитные. Достаточно отметить, что совокупные общеокружные пассажироперевозки в 2010 г. (оценочно — 10,6 млн чел.) не достигают объема перевозок одного

аэропорта соседней Финляндии — аэропорта Ван-таа г. Хельсинки (12,9 млн чел.). И это при том, что в макрорегионе создана разветвленная сеть аэродромов, обеспечивающая доступность воздушным транспортом практически всех наиболее значимых поселений, включая самые отдаленные. Для повышения эффективности работы существующих объектов авиационной инфраструктуры необходимо с учетом перспектив развития макрорегиона в целом осуществить их ускоренную модернизацию. С этой целью два аэропорта округа — «Пулково» (Санкт-Петербург) и «Храброво» (Калининград) — были включены в проект по созданию сети узловых распределительных центров — аэропортов-хабов [7]. Важная роль в создании условий для международных авиаперевозок на кроссполярных и арктических международных воздушных трассах, соединяющих страны Северной Америки, Европы и Юго-Восточной Азии, отводится авиапредприятию г. Мурманска. В целом значительному увеличению вклада авиационной компоненты в развитие ТТП СЗФО будет способствовать реализация инвестиционных проектов ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010—2015 гг.)» по реконструкции/модернизации действующих и строительству новых аэропортовых комплексов в следующих городах и населенных пунктах СЗФО: Амдерме, Архангельске, Великом Устюге, Воркуте, Калининграде, Мурманске, Нарьян-Маре, Петрозаводске, Пскове, Сыктывкаре, Усинске, Ухте.

Рассмотренные проблемы и перспективы развития ТТП СЗФО определяют наличие реальных возможностей увеличения его вклада в обеспечение растущего внешнеторгового оборота страны практически по всем основным стратегическим направлениям. Данная задача, очевидно, носит комплексный характер, и наряду с решением проблем, связанных с развитием транспортной инфраструктуры, включает в себя среди прочих вопросы обеспечения транспортного комплекса макрорегиона современными, удовлетворяющими международным экологическим требованиям транспортными средствами и технологиями их обслуживания, а также прогрессивной организации международных грузоперевозок, построенной на логистических принципах. Последнее имеет исключительно важное значение для эффективной реализации существующего ТТП не только макрорегиона, но и страны в целом, в том числе и по причине того, что конечная доля транспортных расходов в цене товаров в России доходит до 40—50 %, тогда как в странах ЕС она составляет 12—15 % [4, с. 101].

Существенный вклад в решение этой проблемы, по мнению специалистов, способно внести формирование на территории СЗФО единого транспортно-логистического и дистрибутивного пространства с интегрирующим общеокружным логистическим центром. Создание подобного пространства (в свою очередь) будет содействовать ускоренному становлению транспортно-транзитного потенциала макрорегиона в качестве самостоятельной точки роста его экономики.

#### Список литературы

1. Внешняя торговля Российской Федерации в 2005 г. URL: <http://www.gks.ru>.
2. Воронцова С. Д. Стратегия развития транспортного комплекса Северо-Западного федерального округа // Перспективы развития Северо-Запада России. СПб: Институт «Северо-Запад», 2008.
3. Грузооборот морских портов России за 2010 г. URL: <http://www.morport.com/rus/publications/document1142.shtml>.
4. Искандеров Ю. М. Роль транспортной инфраструктуры Северо-Западного федерального округа в пространственном развитии // Фундаментальные проблемы пространственного развития макрорегиона при переходе к инновационной экономике на примере Северо-Запада России. СПб: Наука, 2010.
5. Ленинградская область — транзит в будущее. СПб: Лики России, 2002.
6. Мировой рынок сжиженного природного газа и суда для его перевозки // Терминал. 2007. № 1 (61). С. 12—19.
7. Развитие транспортной системы России (2010—2015 гг.). URL: [http://rosavtodor.ru/information/Osnovnye\\_dokumenty/ftsp\\_razvitie\\_transportnoy\\_sistemy\\_rossii\\_2010\\_2015\\_godyi.html](http://rosavtodor.ru/information/Osnovnye_dokumenty/ftsp_razvitie_transportnoy_sistemy_rossii_2010_2015_godyi.html).
8. Стивидорный рынок России. Итоги 2006 г. / Информационно-аналитическое агентство SeaNews. СПб, 2007.
9. Чижков Ю. Логистические принципы в транспортно-транзитной деятельности // Ленинградская область. Экономика и инвестиции. 2002. № 2 (14). С. 4—12.
10. Экспорт-импорт Россией важнейших товаров за 2010 г. URL: <http://www.customs.ru/ru/stats/ekspress/detail.php?id286=9615>.



10 ноября 2011 г. в гостинице Radisson SAS Slavyanskaya (г. Москва) CNews при поддержке Министерства связи и массовых коммуникаций РФ проводит третий ежегодный форум

#### «CNews Forum 2011: Информационные технологии завтра»

Информационная поддержка – Издательский дом «ФИНАНСЫ и КРЕДИТ»

#### Основные вопросы форума:

- тенденции развития ИКТ-отрасли в России и мире;
- векторы дальнейшего развития информатизации бизнеса и органов государственной власти в России;
- технологические тренды, которые будут определять эволюцию корпоративных ИТ-систем в ближайшие годы.

#### Отраслевые секции:

госсектор, банки, информационная безопасность, розница, облачные технологии.

**За дополнительной информацией**, а также по вопросам участия обращаться по телефонам: +7 (495) 363-11-57, 5078, 5077, 5035 либо e-mail: [forum@cnews.ru](mailto:forum@cnews.ru)  
Айвазов Армен, Серова Елена, Четвернин Алексей

[www.forum.cnews.ru](http://www.forum.cnews.ru)