

**Б.С. Юшков, А.М. Бургунутдинов, В.С. Юшков**

Пермский национальный исследовательский  
политехнический университет

## **СЕВЕРНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР**

*В статье рассматриваются основные тенденции развития Северного транспортного коридора. Приведены концепции транспортного потока и группы северных территорий, на экономику которых оказывает влияние Северный коридор.*

**Ключевые слова:** автомобильная дорога, Северный коридор, инфраструктура, Баренц Линк, грузопоток.

Развитие таких объективных процессов, как технический прогресс, сокращение жизненного цикла вещей, рост требований потребителей, интернационализация рынков, глобализация производства и распределения, требуют интеграции и глобализации транспортных сетей для сокращения транспортных затрат и времени на доставку грузов. Время становится все более ценным ресурсом, определяющим транспортные решения грузоотправителя.

Граница между Европейским союзом и Россией – возможность договориться без посредников. Приближенность к этой границе изменила стратегические роли Финляндии и территорий Северо-Запада России, превращая северную периферию Европы в область огромных потенциальных возможностей для развития торговых отношений, экономического роста, культурных связей и повышения уровня жизни населения.

В настоящее время продление Северного коридора означает:

- 1) интеграцию периферийных северных территорий в мировую экономику;
- 2) вклад в улучшение связи Европы и Азии;
- 3) реализацию российского транзитного потенциала.

Современные транспортные коридоры должны быть мультимодальными, обеспечивающими плановое и безопасное перемещение транспортных потоков при поддержке разнообразных услуг. Задача – обеспечение транспортных операций при минимальных издержках.

Процессы глобализации производства и распределения стимулируют интеграцию транспортных инфраструктур на обширных географических пространствах. Формирующиеся транспортные коридоры связывают рынки и центры экономической деятельности. Транспортный коридор – совокупность магистральных коммуникаций различных видов транспорта, которые совместно обеспечивают транзитные перевозки одного направления [1].

Одна из транспортных осей – Северная ось – берет начало на побережье Баренцева моря, проходит через Баренц-регион (Норвегия, Швеция, Финляндия, северные территории СЗФО) в восточном направлении, через Транссиб в страны Азиатско-Тихоокеанского региона [2]. Сравнение концепций транспортной оси и транспортного коридора, а также определение статуса Северного транспортного коридора приводится в табл. 1.

Таблица 1

### Концепции транспортной оси и транспортного коридора

Концепция	Определение	Статус Северного транспортного коридора
Транснациональная транспортная ось	Наиболее короткое, по сравнению с альтернативными, наиболее используемое направление перемещения международных транзитных потоков мультимодального характера на основе существующей инфраструктуры	Коридор не отвечает масштабу и определению транснациональной транспортной оси, так как он не является «наиболее используемым маршрутом» по причине незавершенности его инфраструктуры
Международный транспортный коридор (МТК)	Совокупность магистральных транспортных коммуникаций различных видов транспорта с соответствующим обустройством, как правило, обеспечивающим перевозки на направлениях, имеющих международное значение	Коридор не может претендовать на статус МТК по причине незавершенности его обустройства. Северный коридор скорее формирующееся русло для будущих потоков, объединяющее концепции разных видов транспорта и разных стран северной периферии Европы, стремящихся к продвижению в направлении запад – восток

Северный транспортный коридор – формирующийся транспортный коллектор, связывающий Баренцеву логистическую платформу (систему морских портов Баренц-регион) с артерией – Северной транснациональной осью. Эта перспектива одновременно отвечает целям как ЕС, так и РФ, а именно реализации транзитного потенциала российской территории на направлении Европа – Азия. Концепция транспортных осей, предложенная ЕС, и традиционная концепция транспортных коридоров не конфликтуют между собой, а дополняют друг друга своей разномасштабностью. Такой подход отвечает транспортным целям ЕС и России в условиях нарастающей глобализации. Российский транспортный коридор «Северный морской путь» в системе международных транспортных коридоров представлен на рисунке.



Условные обозначения: Экспорт: 1 - углеводороды, 2 - металлы, 3 - минеральные удобрения, 4 - продукция Норильского ГМК, 5 - лес, 6 - уголь. Импорт: 7 - продукция (товары).

- Морские транспортные коридоры.
- Речные судоходные линии.
- Железные дороги.
- Районы формирования грузовой базы для Северного морского пути.
- Проектируемые железные дороги.

Рис. «Северный морской путь»

Основа Северного коридора формируется железнодорожной инфраструктурой, получившей в рамках Баренц-сотрудничества название Баренц-Линк. Баренц-Линк включает железнодорожные направления Северных стран – Норвегии, Швеции, Финляндии и территорий России, входящих в состав Баренц-региона. Роль железнодорожного транспорта в малонаселенной и обширной Баренцевой Евро-Арктичес-

кой зоне является жизненно важной, поскольку мощные грузопотоки, генерируемые морскими портами, могут обслуживаться наилучшим образом только самым мощным видом наземного транспорта – железнодорожным.

Продвижение грузопотоков от границы ЕС/РФ и северных портов Баренцева и Белого морей на восток обслуживается различными участками Октябрьской, Северной и Свердловской железных дорог, охватывающих железнодорожным сообщением территории Мурманской области, Республики Карелии, Архангельской области, Республики Коми и Пермского края.

В Пермском крае грузопотоки, следующие с северо-запада на восток, вливаются в артериальный поток Транссиба. Транссиб – главная транспортная артерия, функционирующая с 1902 г., связывает обширные российские пространства от западной границы до Тихого океана.

Инфраструктуры автодорожного и внутреннего водного транспорта выполняют по отношению к портам и железнодорожным станциям коллекторную и распределительную функции. Этим видам транспорта еще предстоит стать системами трансконтинентального масштаба, но именно они могут оказать самое непосредственное влияние на качество повседневной жизни населения в северных регионах.

Основой влияния транспортного коридора является тенденция к выравниванию уровней развития территорий за счет эффекта «сообщающихся сосудов». Основная потенциальная выгода российских территорий Баренц-региона заключается в соседстве с северными странами [3]. Экономическое сотрудничество и взаимопроникновение – единственно возможный путь повышения уровня жизни на российской стороне. Территории, на которые влияет Северный коридор, приведены в табл. 2.

Основные потенциальные пользователи транспортных услуг Северного транспортного коридора – это отрасли – экспортеры территорий, расположенных в зоне влияния Коридора,

– где рост транспортных потоков будет стимулировать развитие транспортных услуг. Выгоды роста будут наиболее ощутимы в Баренц-регионе;

– новая трансконтинентальная связь откроет выход через северные порты на международные рынки Европы и Америки. Особенно

важен Коридор для экономики внутренних территорий России – Урала, Сибири, получающих выход на морские порты, а также территорий Центральной Азии. Появление альтернативного маршрута позволит совершенствовать логистику и снижать транспортные издержки грузоотправителей;

– масштабные планы по развитию транспортной инфраструктуры означают потребность в инвестициях. Создание транснациональной инфраструктуры требует привлечения внешних инвестиций, что невозможно без улучшения инвестиционного климата.

Таблица 2

**Группы территорий, на которые оказывает влияние Северный транспортный коридор**

Группы территорий влияния	Состав групп территорий
Группа 1. Территории, по которым проходит трасса Северного транспортного коридора	Страны Северной Европы, входящие в состав Баренц-региона: Норвегия, Швеция, Финляндия
	Российские территории, входящие в состав Баренц-региона: Мурманская область, Республика Карелия, Архангельская область, Республика Коми
	Пермский край
Группа 2. Территории, расположенные вдоль Транссиба, куда вливаются потоки Северного транспортного коридора	Свердловская область, Тюменская область, Омская область, Новосибирская область, Кемеровская область, Красноярский край, Иркутская область, Республика Бурятия, Читинская область, Амурская область, Хабаровский край, Приморский край
	Казахстан, Китай и другие страны АТР

Задача новой российской Транспортной стратегии – преодоление узкоотраслевого подхода к планированию и развитию транспортной инфраструктуры и ориентация на достижение максимальных системных и макроэкономических результатов. Основными целями Российской транспортной стратегии до 2020 г. являются: повышение пропускной способности автодорожной сети, устранение «узких мест» на подходах к городам и транспортным узлам; развитие коммуникаций на направлении Транссиба; формирование опорной магистральной дорожной сети и т.д.

Автодорожная составляющая – самый гибкий связующий элемент в мультимодальной «транспортной команде». Значение автодорожного транспорта резко возрастает при развитии торговых сетей и сложных производственных систем, требующих точности поставок по графикам, небольшими партиями. Степень вовлеченности автотранспорта в мультимодальные транспортные цепочки зависит от ряда факторов: цены на топливо; уровень развития парка грузовых автотранспортных средств и сервиса; сбалансированность компонентов автодорожного сектора; координация автодорожного транспорта с другими видами транспорта; состояние сетей автомобильных дорог.

Только качественное улучшение российских дорог позволит сдержать рост эксплуатационных расходов перевозчиков, повысит степень вовлеченности автодорожного транспорта в мультимодальные транспортные цепочки, вливая в услуги транспортного сектора на направлении Северного транспортного коридора преимущества автодорожного транспорта – гибкость, независимость от сезонов и расписаний, способность обслуживать перевозки от двери до двери. Рост объемов дорожного движения на направлении Коридора, в свою очередь, создаст импульс для развития придорожного сервиса. Для экономики удаленных территорий Баренц-региона автомобильные дороги представляют огромную важность, обеспечивая нужды экономического и социального развития, повышая качество жизни населения.

Таким образом, развитие транспортной инфраструктуры на территории Баренц-региона вносит вклад в достижение общих целей территорий региона, таких как: создание достаточных условий для стимулирования экономического развития северных периферийных территорий; повышение уровня жизни населения; обеспечение устойчивой мобильности людей и грузов в условиях безопасности в экстремальных природных условиях, с наименьшим воздействием на окружающую среду Арктики и Субарктики; интеграция всех видов транспорта для реализации комбинированных перевозок на основе сравнительных преимуществ видов транспорта с точки зрения грузоотправителя, учитывая традиционную привязку транспортной инфраструктуры региона к морским портам, рассматривая создание занятости в качестве сопутствующего результата развития транспортной инфраструктуры [4].

### Список литературы

1. Газа всем не хватит, Новая Норвежская стратегия в отношении Крайнего Севера. Баренц-Airlink. – URL: <http://www.barentsobserver.com>.
2. Речные порты европейской части России: информационно аналитический журнал. – URL: <http://www.freight.ru>.
3. Сайт «Экспресс-новости». – URL: <http://www.express.kirov.ru/news>.
4. Инфопортал «Новости логистики». – URL: <http://www.loglink.ru>.

Получено 28.02.2012