

Приоритеты национальной транспортной политики при формировании дальневосточной региональной логистической системы



А. Н. Кряжев,
советник президента НК
«Гильдия экспедиторов»

Очевидно, что на ближайшую перспективу Азиатско-Тихоокеанскому региону предопределена роль центра и «локомотива» мировой экономической активности, при этом открываются колоссальные возможности для реализации уникального ресурсного потенциала российского Дальнего Востока.

В то же время любые государственные программы и частные инициативы по развитию этого макрорегиона осложняет критическая демографическая ситуация. Проект Стратегии пространственного развития РФ на период до 2030 г. определяет ее состояние как «сокращение удельного веса в экономике страны крупных зон Сибири и Дальнего Востока при устойчивом снижении в них численности населения».

По сравнению с 1991 г. Чукотка потеряла две трети населения, Магаданская область – более половины, Сахалин и Камчатка – треть, Амурская область и Хабаровский край – около 20 %. Если в период 1985–1991 гг. благодаря государственной поддержке демографической политики (включая повышенную заработную плату, субсидирование транспортных услуг и др.) рост насе-

ления в регионе в среднем составлял порядка 2 % в год, то начиная с 1991 г. происходит отток около 1 % в год.

Развитие центростремительных демографических тенденций, поляризация производительных сил, при которой, например, на долю Московского региона при площади 0,27 % территории страны приходится свыше 13 % ее населения и более 26 % российского ВВП, – это негативная особенность пространственного развития страны в постсоветский период. Наиболее остро данная проблема проявляется в небольших населенных пунктах в глубинке, но даже в прибрежных дальневосточных городах, казалось бы, имеющих достаточное число рабочих мест и надежное транспортное сообщение, наблюдается весьма существенное снижение численности населения (рис. 1). Очевидно, что сегодня один из ключевых факторов на российском Дальнем Востоке – это радикальный дисбаланс в качестве транспортно-логистического обслуживания, что особенно заметно при сравнении с соседями по АТР.

Следует признать, что в нынешних реалиях при оценке перспектив социально-экономического развития региона фактор опережающего формирования современной транспортной и логистической инфраструктуры, обеспечения доступности и качества транспортных и логистических услуг приобретает решающее значение. В то же время простейший анализ показателей пространственного развития показывает, что в среднесрочной перспективе достижение на



Рис. 1. Население отдельных дальневосточных городов к уровню 1991 г. (%)

преобладающей части территории региона нормативных параметров состояния дорожной сети, а также необходимого для обеспечения регулярной и недорогой доставки грузов и пассажиров уровня развития железнодорожного и воздушного сообщения не представляется возможным (табл. 1).

Учитывая специфику географического и геополитического положения региона, климатические условия, размещение производительных сил и ресурсов, объемы, структуру и корреспонденцию существующего и перспективного грузооборота и пассажиропотока, а также зарубежный опыт и современные достижения в сфере морского судоходства, целесообразно признать приоритетом национальной транспортной политики в регионе развитие, в первую очередь, регулярного (т. е. по расписанию вне зависимости от загрузки) паромного грузо-пассажирского сообщения, что в определенной степени восполнит недостаток сети автомобильных и железных дорог морскими коммуникациями. При этом принципиально важно изначально принять оптимальные решения по следующим пунктам:

- формирование маршрутной сети,

имея в виду создание устойчивой и надежной региональной логистической системы, обеспечивающей конкурентоспособность национальных производителей и эффективную интеграцию в международные торгово-экономические отношения;

- определение основных технико-эксплуатационных характеристик судов в зависимости от потенциальной грузовой базы, условий судоходства, состояния портовой инфраструктуры, реализации современных логистических технологий;

- выработка эффективной тарифной политики и др.

Очевидно, что в течение длительного времени такая транспортная деятельность без субсидирования не будет иметь положительного финансового результата, и в этом смысле наиболее показателен пример из зарубежной практики, реализуемый в схожих географических, климатических и демографических условиях Норвегии.

Паромы во внутреннем сообщении в Норвегии

В связи с тем, что Норвегия имеет протяженную береговую линию с большим числом фьордов, островов и про-

ливов, паромное сообщение играет важную экономическую и социальную роль и признано здесь частью национальной дорожной сети.

Во внутренних сообщениях страны эксплуатируются три типа паромных линий:

- «Береговой экспресс»;
- скоростные паромы вдоль береговой линии;
- линии через фьорды и на острова, не имеющие мостов.

Всего во внутренних сообщениях Норвегии в эксплуатации находится около 500 паромных линий, из них только 10 – нерегулярные (рис. 2, 3).

В рамках сервиса «Береговой экспресс» 14 паромов оператора линии Hurtigruten ASA на регулярной основе перевозят пассажиров, транспортные средства и грузы по маршруту Берген – Киркенес. Круговой рейс протяженностью около 3000 морских миль занимает 12 дней (рис. 4).

Типичное судно «Берегового экспресса» (Polarlys, Spitsbergen, Nordkapp и др.) имеет дедвейт 850–1150 т, габариты: длина 121–138 м, ширина 19,2–21,5 м; осадка 4,7–4,9 м; вмещает 30–50 автомобилей, 600–1000 пассажиров (300–640 спальных мест).

Таблица 1. Отдельные характеристики пространственного развития регионов Дальневосточного федерального округа.

Субъект Российской Федерации	Площадь территории, тыс. км ²	Плотность населения, чел./км ²	Территориальная бюджетно-обеспеченность (с учетом трансфертов), руб./км ²	Плотность дорожной сети общего пользования (федеральные + региональные), км/тыс. км ²	Доля протяженности автодорог общего пользования, соответствующих нормативным требованиям, федеральных (2014) / региональных (2011), %	Нагрузка на дорожную сеть общего пользования, чел./км
Центральный ФО						
Московская обл.	44,4	164,9	9313,6	372,4	52,9 / 28,2	442,6
Дальневосточный ФО						
Амурская обл.	361,9	2,23	120,8	21,2	37,07 / 73,3	104,9
Еврейская АО	36,3	4,58	256,2	22,4	31,03 / 35,0	203,8
Камчатский край	464,3	0,68	129,4	3,2	98,58 / 79,8	213,8
Магаданская обл.	462,5	0,32	63,4	4,0	7,56 / 40,0	78,8
Приморский край	164,7	11,71	517,9	44,1	37,24 / 42,8	265,8
Республика Саха (Якутия)	3083,5	0,31	57,1	4,7	20,55 / 29,0	66,0
Сахалинская обл.	87,1	5,59	1467,3	19,0	35,96 / 29,0	294,6
Хабаровский край	787,6	1,69	86,2	5,2	12,46 / 62,0	326,1
Чукотский АО	721,5	0,07	13,0	2,6	0,00 / 14,7	26,4

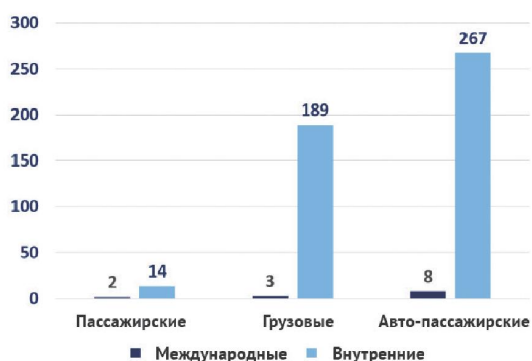


Рис. 2. Дифференциация паромных линий по типам судов

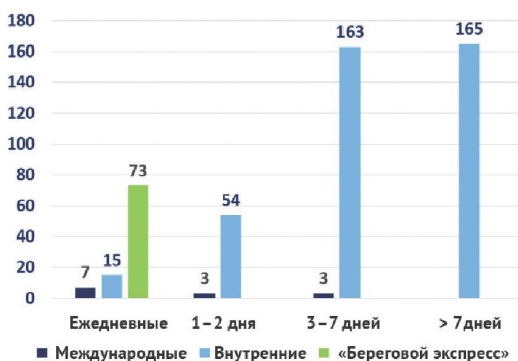


Рис. 3. Дифференциация паромных линий по регулярности сообщения



Рис. 4. Карта маршрута «Береговой экспресс»



Рис. 5. Флот и терминалы паромного сервиса «Береговой экспресс»



Рис. 6. Флот сервиса «Морские автобусы»

Эксплуатационная скорость составляет 15–19 уз. (рис 5).

Сервис действует на основе компенсационного «Соглашения о предоставлении услуг в сфере морских береговых перевозок на 2012–2019 гг.» (Coastal Agreement for Hurtigruten Maritime Services 2012–2019), подписанного по результатам тендера, согласно которому оператор за оказание общественных услуг по прибрежному судоходству на линии Берген – Киркенес получает государственную компенсацию на общую сумму в 5120 млн норвежских крон (около \$587,2 млн по действующему курсу).

Услуги включают ежедневное круглогодичное сообщение с заходом в 32 порта в зимнее время и в 35 – в летнее (при этом в 2/3 обслуживаемых населенных пунктах проживает от 0,2 до 5,0 тыс. чел.), а на маршруте Тромсё – Киркенес – также транспортировку грузов. Суды должны вмещать не менее 320 пассажиров (в том числе не менее 120 спальных мест) и иметь грузоместимость 150 европаллет в трюмах стандартной высоты.

Компенсация рассчитана авансом по показателю «пассажиро-километр» на базе стандартного тарифа. Ориенти-

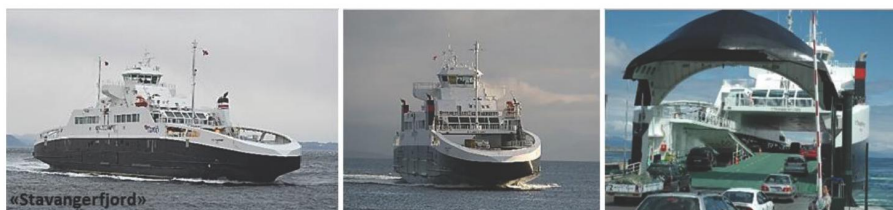


Рис. 7. Автомобильно-пассажирский паром «Stavangerfjord»

рочные ежегодные показатели: 530 рейсов, 340 тыс. пассажиро-км, среднее расстояние 720 км, выручка свыше 1,3 млрд норвежских крон (около \$150 млн).

Другой вид морского сервиса – скоростные паромы («морские автобусы») – перевозят в основном пассажиров и ручной багаж. Отдельные суда имеют возможность перевозить небольшое количество легковых автомобилей.

Типичный представитель такого сервиса – катамаран «Лорпø» (2015 г.) – вмещает 97 пассажиров и 2 автомобиля. Габариты: длина 26,3 м, ширина 8,3 м, осадка 1 м. Скорость – 25 узлов (рис. 6).

Также представлены автомобильно-пассажирские паромы, которые используются, главным образом, на регулярных коротких маршрутах как часть дорожной сети для пересечения фьордов и

доступа к островам в условиях отсутствия мостов.

Типичный представитель сервиса – паром «Stavangerfjord» (2007 г.) имеет дедвейт 1025 т, габариты: длина 129,8 м, ширина 18,7 м, осадка 4,5 м, может вместить 212 автомобилей (18 трейлеров) или 590 пассажиров; эксплуатационная скорость 17 уз. (рис. 7).

За компенсации операторам паромов в национальной дорожной сети Норвегии отвечает Министерство транспорта и коммуникаций, а в округах – соответствующие муниципалитеты.

На рынке услуг паромного сообщения Норвегии операторскую деятельность осуществляют около 20 компаний (см. табл. 2), которые часто занимаются также другими видами транспортных

Таблица 2. TOP-5 крупнейших операторов паромного сообщения Норвегии (2015 г.)

Оператор	Флот, ед.	Персонал, чел.	Оборот 2015 г., млн €
Hurtigruten	14	ок. 1800	330
Fjord 1	72	1235	240
Norled	80	ок. 1000	220
Torghatten Nord	42	ок. 800	120
FosenNamsos Sjø	22	280	53

услуг (автобусом, трамваем), туристическим и гостиничным бизнесом и др.

Паромное сообщение регулируется Администрацией автодорог общего пользования Норвегии (Norwegian Public Roads Administration – NPRA, www.vegvesen.no) посредством разработки и реализации соответствующей части Национального транспортного плана, принимаемого на 10 лет. В настоящее время действует план на 2014–2023 гг. Предыдущий план в части паромного сообщения ставил задачу повысить стандарты и частоту обслуживания до 30-минутного интервала между паромами в течение 18 ч в сутки, а в оставшееся время – до часового интервала при имеющейся оговорке о возможном несоблюдении этого требования в районах, где такая частота не требуется.

С 2005 г. NPRA обеспечила переход всей контрактной системы в области субсидируемого паромного сообщения с исторически сложившегося концессионного принципа (ежегодные контракты с фиксированным уровнем обслуживания и исторически сложившимися ценами) на тендерный (наименьшая цена при установленном уровне обслуживания).

Последняя редакция Национального транспортного плана была принята из-за необходимости увеличения бюджетных средств, выделяемых на развитие транс-

портной системы страны, в том числе на нейтрализацию негативной тенденции миграции населения и бизнеса в район столицы и южных городов Норвегии.

Объем субсидий устанавливается ежегодно в расходной части национального бюджета. Затем средства распределяются в качестве грантов между муниципалитетами для закупки услуг паромных операторов. Переход с концессионной системы на тендерную обеспечил повышение конкуренции и, соответственно, качества услуг, а также исключил перекрестное субсидирование.

Целесообразность создания кольцевого паромного маршрута на Дальнем Востоке

При разработке паромов для российских дальневосточных линий целесообразно использовать богатый зарубежный опыт создания и эксплуатации судов этого класса. Так, итальянская Grimaldi Group является одним из крупнейших морских перевозчиков в специфическом сегменте Ro-Ro / контейнеровозов (Con-Ro). На регулярных трансатлантических маршрутах между морскими портами Америки, Европы и Африки задействованы более 30 современных многофункциональных судов, которые могут вместить от 2 до 4,6 тыс. автомобилей и от 400 до 1800 контейнеров в ДФЭ. Суда оснащены палубными кранами для обработки крупнотоннажных контейне-

ров, проектных и негабаритных грузов.

Типичный представитель этого сервиса – «Grande Francia» (в эксплуатации с 2002 г., см. рис. 8) имеет дедвейт 26 169 т и вмещает до 2500 автомобилей и 800 контейнеров в ДФЭ. Габариты: длина 214,0 м, ширина 32,2 м, осадка 8,7 м, максимальная скорость более 20 уз. Грузоподъемность палубных кранов 40 т, рампы – 250 т.

В последнее время все больше морских перевозчиков проявляет интерес к этому виду транспортной деятельности. Так, флот одной из крупнейших судоходных компаний мира – национальной саудовской «Bahri» – с 2013 г. пополнился шестью современными судами класса Con-Ro, каждый дедвейтом 25 957 т (рис. 9)¹.

С 2015 г. 5 судов четвертого поколения (G4) Con-Ro дедвейтом 55 649 т с габаритами 296×38 м, вместимостью 1307 автомобилей и 3800 ДФЭ, пополнили флот британской ACL.

В этой транспортной технологии привлекательны, прежде всего, универсализм, сравнительно низкие требования к портовой инфраструктуре, простота терминального обслуживания с учетом наличия на судне собственного палубного грузоподъемного оборудования, возможность рейдовой погрузки-выгрузки контейнеров, трейлеров и других видов грузов.

Для дальневосточных условий с учетом необходимости перевозки значительного числа пассажиров требуется создать новый класс судов (условно – Con-Ro-Pax). При этом первоочередная задача – определить ряд параметров, оптимальных с точки зрения достижения целей организации данного вида транспортной деятельности в регионе, среди которых:

- дедвейт;
- соотношение вместимости пассажиров, накатных и генеральных грузов, контейнеров;
- класс ледового усиления (возможно, с учетом опыта разработки и эксплуатации арктических контейнеровозов типа «Норильский никель», способных преодолевать гладкий лед толщиной до 1,7 м);
- тип силовой установки (с учетом возможности использования в качестве моторного топлива сжиженного природного газа) и др.

Строительство судов такого класса



Рис. 8. Con-Ro «Grande Francia»



Рис. 9. Con-Ro проекта Knud E. Hansen A/S для «Bahri»

¹ <http://www.bahri.sa/Fleet/Fleet-Overview.aspx>.

вполне по силам отечественной судостроительной отрасли, а эксплуатация – таким компаниям, как транспортная группа FESCO, ОАО «Сахалинское морское пароходство» (SASCO) и др.

При разработке топологии маршрутной сети и периодичности курсирования паромов в числе безусловных приоритетов должны быть решены задачи пространственного развития региона. Также надо принимать во внимание современные геополитические реалии, перспективы развития торгово-экономических отношений со странами АТР, задачи федеральных целевых программ развития транспортной системы, рыбохозяйственного комплекса, внедрения газомоторной техники, экономические интересы малого и среднего бизнеса, потенциал развития туризма в регионе, в том числе круизного, и др.

Рис. 10 иллюстрирует предложение автора о создании кольцевого паромного маршрута, в зоне обслуживания которого для более чем 1,5 млн чел. (табл. 3) будет достигнуто существенное (а для большинства населенных пунктов – радикальное) повышение качества транспортных и логистических услуг, в том числе путем замещения устаревших челночных сервисов.

Важно также отметить, что регулярное паромное сообщение на данном маршруте – немаловажный фактор успеха предполагаемой совместной хозяйственной деятельности России и Японии на южных Курильских островах.

Расписание движения будет сформировано с учетом состояния терминальной и логистической инфраструктуры, необхо-

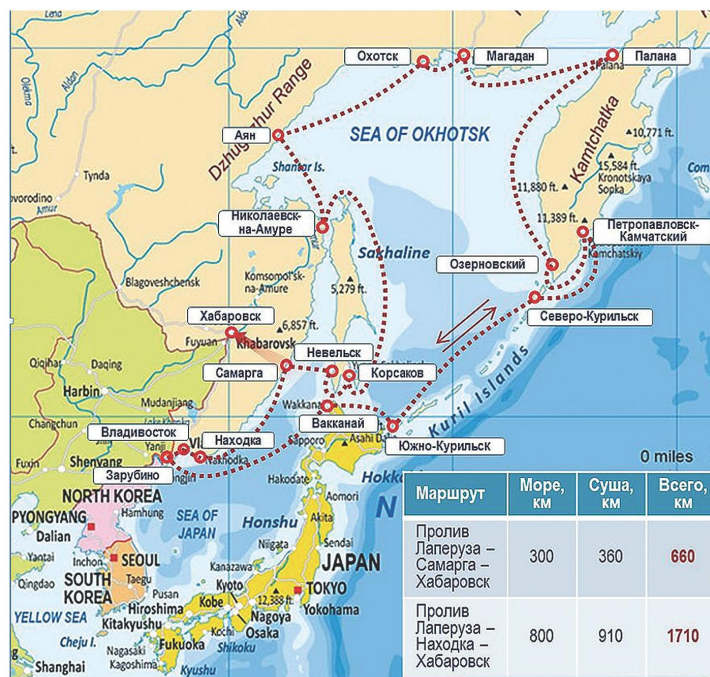


Рис. 10. Схема кольцевого маршрута регулярного паромного сообщения.

димости сезонной ледокольной проводки судов, бункеровки и ряда иных факторов. Эффективная эксплуатация кольцевого маршрута предполагает и наличие нескольких радиальных линий, также действующих на регулярной основе.

Важно отметить, что оценка перспектив объемов, структуры и корреспонденции грузовых потоков на кольцевом маршруте (как части общего маршрута перевозки, в том числе в рамках кооперации промышленных мощностей создаваемых ТОРов со «свободными портами», грузов Северного завоза, рыбной продукции и др.), показывает целесообразность модернизации сухопутной транспортно-логистической инфраструктуры. В этих условиях совершенно очевидна необходимость реконфигурации Транссиба путем строительства железной дороги Хабаровск – Самарга, универсального морского порта «Самарга» и формирования регионального

международного грузового хаба, в первую очередь, на базе паромного комплекса.

Выводы

Одним из ключевых факторов интенсивного развития регионов Дальнего Востока является опережающее формирование транспортной инфраструктуры и обеспечение соответствующего качества и доступности транспортных услуг.

Сформировать в Дальневосточном регионе дорожную сеть, отвечающую потребностям и современным подходам к пространственному развитию территорий, в среднесрочной перспективе не представляется возможным. Одним

из эффективных решений может стать организация региональной логистической системы на основе линейного судостроения, прежде всего, в акваториях Охотского и Японского морей.

С учетом имеющихся и перспективных потребностей в перевозке грузов (объемов, структуры, корреспонденции) и пассажиров, а также гидрологических, климатических и других особенностей необходимо создать суда соответствующего класса, позволяющие перевозить транспортные средства, технику, контейнеры, генеральные, проектные и негабаритные грузы. Флот должен иметь ледовое усиление и палубное грузоподъемное оборудование.

Организация регулярного паромного сообщения предполагает соответствующие корректировки нормативно-правового обеспечения, включая принятие правового акта (с учетом опыта Норвегии) о порядке формирования и эксплуатации дальневосточной автомобильно-паромной инфраструктуры, устанавливающего для транспортного средства (парома) правовой режим объекта инфраструктуры общего пользования.

Закономерным результатом реализации данных предложений станет снижение логистических издержек, повышение доступности и качества транспортных услуг, генерирование новых бизнес-процессов, создание новых рабочих мест, рост инвестиционной привлекательности, ускоренное социально-экономическое развитие региона.

Таблица 3. Населенные пункты на кольцевом маршруте регулярного паромного сообщения.

Населенный пункт	Тыс. чел.	Населенный пункт	Тыс. чел.
Зарубино, Посьет, Краскино	7,6	Палана	2,9
Владивосток (агломерация)	807,3	Магадан	92,1
Находка	153,6	Охотск	3,6
Южно-Курильск	7,1	Аян	0,9
Северо-Курильск	2,5	Николаевск-на-Амуре	19,6
Петропавловск-Камчатский, Елизово	229,8	Корсаков, Южно-Сахалинск, Невельск	237,4
Озерновский, Запорожье	2,2	Самарга	0,7
Вакканай (Япония)	37,0	Всего*	1567,3

* – без учета г. Вакканай (Япония)