

ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТА

УДК 656.078

© Шумаев В. А.

— доктор экономических наук, профессор
кафедры «Таможенное право и организация
таможенного дела» Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ),
академик РАЕН
vitshumaev@mail.ru

Необходимость развития транспорта и инфраструктуры для подъема экономики России

Аннотация. Показана необходимость развития транспорта, его инфраструктуры, последствия этого развития в виде подъема промышленного и сельскохозяйственного производства в отдельных регионах и в стране в целом, а также инновационные технологии создания инфраструктуры для подъема экономики России.

Ключевые слова: транспорт; инфраструктура; логистика; инновационные технологии; развитие экономики.

© Shumaev V.

— doctor of economic sciences, professor
department of «Customs law and customs organization
of the Law Institute of Russian University of Transport,
academician of RANS

The need for the development of transport and infrastructure to lift economy of Russia

Abstract. The necessity of development of transport, its infrastructure, the consequences of this development in the form of the rise of industrial and agricultural production in some regions and in the country as a whole, as well as innovative technologies of infrastructure for the recovery of the Russian economy.

Keywords: transport; infrastructure; logistics; innovative technologies; economic development.

Как известно, Российская Федерация расположена на огромной терри-

тории с разным климатом и рельефом местности. Ее население расселено неравномерно, преимущественно на территориях с лучшими климатическими условиями. Однако во многих неосвоенных или малонаселенных регионах разведаны залежи полезных ископаемых, которые целесообразно добывать и использовать. Кроме того, имеются лесные богатства Сибири, которые недостаточно используются, а также уникальные туристические места и маршруты.

Неразвитость транспорта и логистической инфраструктуры имеет место практически на всей территории России, что тормозит дальнейшее развитие экономики страны. Если в прежние времена были проблемы электрификации, затем индустриализации, химизации, то в настоящее время актуальным является необходимость логистизации страны, строительства гражданских транспортных коммуникаций, создание единой транспортно-логистической системы, способной поднять экономику страны на новый уровень. Однако решение этой задачи следует осуществлять комплексно наряду с другими важными направлениями.

Из направлений развития транспортной системы следует выделить повышение технического уровня транспортных средств, применение инновационных перевозочных, управленческих и информационно-телекоммуникационных технологий. Учитывая введение санкций зарубежными контрагентами, следует ориентироваться на разработку и использование прогрессивной транспортной техники отечественных производителей. Однако государство не должно создавать препятствия для возможного импорта современной транспортной техники, которая пока не производится в Российской Федерации. Транзитные перевозки грузов и пассажиров по территории РФ должны осуществляться преимущественно отечественными перевозчиками.

Совершенствование транспортных средств может быть осуществлено в следующих направлениях [4]:

- на железнодорожном транспорте — увеличение в парке доли высокоэффективных грузовых локомотивов, грузовых вагонов повышенной грузоподъемности и надежности, скоростного пассажирского состава, а также пассажирских вагонов, электропоездов повышенной комфортности;
- на морском транспорте — строительство крупнотоннажных танкеров для обеспечения роста экспорта наливных грузов, судов-газовозов, паромов, ледоколов нового поколения для обеспечения перевозок с арктического шельфа и по Северному морскому пути;
- на речном транспорте — создание новых типов судов повышенной экономичности, комфортабельных речных туристических судов, применение большегрузных составов;
- на автомобильном транспорте — увеличение в парке доли автопоездов большой грузоподъемности, увеличение количества специализированных грузовых шасси и полуприцепов, в том числе оснащенных средствами самопогрузки, специализированного транспорта для обслужива-

ния розничной торговли, коммунального хозяйства, малого бизнеса, фермерских хозяйств;

– на воздушном транспорте — создание нового поколения экономических воздушных судов.

Одним из прогрессивных направлений совершенствования транспортных технологий в сфере грузодвижения, а также инфраструктуры является интеграция производственных и транспортных объектов. Создание транспортно-технологической инфраструктуры может быть осуществлено в следующих направлениях:

– строительство скоростных железных и автомобильных дорог, реконструкция действующих дорог под новые требования, в частности подземных или эстакадных переездов;

– создание региональной транспортной инфраструктуры, в том числе в районах развития сырьевой базы и реализации национальных проектов;

– увеличение мощностей морских портов для обеспечения перевозок внешнеторговых грузов (зерна, угля, контейнеров), перевод обработки российских внешнеторговых грузов из иностранных в российские порты;

– создание распределительных центров воздушных перевозок (аэропорты-хабы), новых аэровокзальных грузовых и пассажирских терминальных комплексов, модернизация взлетно-посадочных полос;

– дальнейшее развитие логистических и информационных технологий, в том числе контейнерных, строительство терминальных комплексов;

– совершенствование и ускорение процедур таможенного досмотра и оформления, внедрение современных технологий с применением систем электронного логистического сопровождения [2].

Создание транспорта и инфраструктуры вызовет необходимость расширения производства промышленной и сельскохозяйственной продукции, энергетики и сферы услуг и др., в том числе:

▪ увеличение добычи нефти и газа, коксующегося угля, руд и их комплексной переработки, развитие металлургии Сибири, Дальнего Востока;

▪ строительство ветряных, солнечных, волновых и других электростанций;

▪ расширение использования современных технологий в машиностроении; развитие экспорта продукции более высокого передела, импортозамещения;

▪ рациональное использование лесных материалов в производстве; восстановление лесных ресурсов;

▪ создание современных животноводческих, птицеводческих производств для нужд населения России и экспорта; увеличение сбора сельскохозяйственных продуктов; создание инфраструктуры, хранилищ и объектов переработки сельхозпродукции;

▪ рост жилищного и бытового строительства, производства строи-

тельных материалов.

Для обеспечения благоприятного функционирования транспортных артерий необходимо также создать инфраструктуру по оказанию различных услуг в придорожных зонах: объекты общественного питания, автосервиса, торговли, гостиницы, мотели, объекты медицинского и бытового обслуживания, услуг связи и пр. Необходимо предусмотреть строительство жилья для обслуживающего персонала и соответствующую бытовую и социальную инфраструктуру. Указанное будет являться составной частью развития прилегающих территорий и регионов, вызванное логистикой страны.

Таким образом, создание высокотехнологической Евроазиатской транспортной системы может послужить «локомотивом» развития всей экономики страны.

К северу от полярного круга расположено 20% территории РФ, где проживает около 1,5—2,3 млн человек. Экономика российской Арктики формирует более 10% ВВП страны, поставляя более 20% продукции (газ, нефть, уголь, цветные, редкоземельные металлы, рыба и др.) на экспорт [1]. Однако вся Сибирь и прилегающие к северным морям территории РФ не имеют транспортных коммуникаций. Освоение имеющихся там месторождений, лесных, водных и других природных ресурсов потребует немало инвестиций.

Задачу освоения и развития северных регионов необходимо решать комплексно, что невозможно без создания современной транспортной инфраструктуры на базе инновационных технологий.

У нас в стране по-прежнему используется технология настильного строительства железных дорог. Однако она не везде годится. Так, в условиях северных территорий и в заболоченных местностях необходимо использовать более эффективные способы: целесообразно строить качественно новые дороги — высокоскоростные, легкие, более дешевые рельсовые магистрали, возможно надземные второго уровня. Надземные магистрали обеспечат экологическую сохранность территорий, не нарушат целостности пространства, водостоков, традиционных путей миграции животных и т.д.

Прокладка надземных (эстакадных) дорог может осуществляться с использованием модульной технологии: изготовление модулей дороги в заводских условиях с доставкой, установкой и монтажом на трассе.

Она может вестись при любом рельефе местности и гораздо дешевле, поскольку не требуется строительства технологических дорог для подвоза к строящейся магистрали. При строительстве надземных железных дорог целесообразно использовать самозакрепляющиеся опоры Василия Мазура и его опыт северного строителя мостов с количеством опор, в 2—4 раза меньшим по сравнению со стандартными, что дешевле, улучшается прохождение льда сквозь совокупность опор, исключаются риски затопления. С помощью эстакадных технологий можно создать многоярусные желез-

но-дорожно-автомобильные магистрали [3].

Северный морской путь (СМП) является самым коротким морским путем, соединяющим европейскую часть России, Дальний Восток и страны Северной и Центральной Америки. По Северному морскому пути сокращается расстояние перевозки грузов от Мурманска до Владивостока в два раза, а экономия времени в пути по линии Гамбург—Иокогама составляет 10 суток и Печенга—Иокогама для контейнеровоза — 12 суток. Учитывая потепление и таяние льдов, расширение водного приматерикового пространства, целесообразно активнее использовать СМП, развивать инфраструктуру, порты и создавать припортовые логистические центры.

Наряду с функционированием СМП, на реализацию которого уже затрачены немалые средства, целесообразно развивать новые виды транспорта, приспособленные к северным климатическим условиям и рельефу поверхности. Так, специально для этих регионов создан новый, скоростной, высокоэффективный вид транспорта, названный наземно-воздушной амфибией (НВА), функционирование которой не зависит от ледовой обстановки, глубины фарватера, стихийных образований. Это планер с высотой полета от 1 до 15 м обеспечивает несущие свойства в 3—4 раза большие, чем современный самолет. Он способен вертикально отрываться от жидкой или твердой поверхности и садиться на нее. Для него не надо создавать причалы или аэродромы. Он способен доставить груз в труднодоступные места без перевалки. Кроме того, использование уже давно забытого дирижабля позволяет транспортировать негабаритные грузы и участвовать в процессе монтажа.

Инновационным направлением создания объектов инфраструктуры является применение новых материалов и технологий. Так, технология ROCAMIX направлена на изменение состояния грунта и превращение его в гидроизоляционную прокладку для верхнего слоя покрытия дорог, что обеспечивает высокие гидроизоляционные качества грунтов. ROCAMIX повышает несущую способность грунта от трех до пяти раз, в результате чего образуется монолитная плита, аналогичная камню [2].

Следует отметить преимущества технологии строительства оснований дорог или площадок из фосфогипса. Его укладывают на любую почву, после чего он быстро твердеет на открытом воздухе, что сокращает сроки ввода дорог в эксплуатацию. Получается цельная плита, обладающая прочностью бетона, не требующая тепловых швов и стойкая к размыванию водой. И эта монолитная каменная плита увеличивает твердость с каждым годом эксплуатации. Причем срок службы такой плиты составляет более 50 лет при стоимости — в два раза ниже традиционного песчано-гравийного основания.

Другим инновационным направлением совершенствования строительства дорог и других транспортно-логистических объектов инфраструктуры является применение гидравлической оболочки, представляющей собой геотекстильную конструкцию в виде прямоугольной емкости. Она

применяется при строительстве автомобильных дорог, аэродромов и вертолетных площадок, для укрепления траншей при прокладке трубопроводов, теплопроводов, водопроводов, прежде всего на слабых, сыпучих, талых почвах, на заболоченных участках земли, а также в условиях вечной мерзлоты. Срок службы дорог при этом получается значительно выше обычных.

В настоящее время широко используется новый вид дорожного бетона — фибробазальтовый шлако-щелочной. При этом находящиеся в составе этого бетона волокна из базальта повышают прочность, а щелочь — стойкость к воздействию кислотных сред. В последние годы появилась технология армирования бетона и асфальтобетона геотекстильными синтетическими материалами геосотами и георешетками. Одним из разновидностей геотекстиля является нетканое иглопробивное полотно Polyfelt-TS. Этот материал имеет более высокую износостойкость при динамических нагрузках, высокую прочность на растяжение, лучшую водопроницаемость и долговечность. Основа полотна — бесконечная полипропиленовая нить, трижды механически закрепленная, в отличие от нетканых геотекстилей, изготовленных из коротких, термически закрепленных фибр, обеспечивает материалу Polyfelt мягкость и устойчивость к повреждениям [3, с. 336—346].

Создание единого экономического пространства и подъем всех отраслей экономики невозможно без должного развития транспорта, логистики, инфраструктуры рынка. Строительство транспортных коммуникаций должно объединить все регионы страны. Эту задачу следует решать комплексно на основе использования программных методов, в частности разработать и ввести в действие федеральную целевую программу «Логистика Российской Федерации до 2030 года». Эта программа может быть реализована государством с привлечением бизнеса, т.е. на условиях государственно-частного партнерства.

В стране осуществляется процесс интеграции логистических объектов в единую систему. Для этого создаются технопарки, особые экономические зоны, комплексные транспортные логистические объекты и сети. Это целесообразно учесть при реализации проектов освоения новых, в том числе северных территорий, что приведет к улучшению управляемости и повышению эффективности функционирования создаваемых объектов.

Организация сети комплексных торгово-транспортных логистических объектов позволит конкурировать с ведущими странами в этой области в условиях предстоящего освоения северных территорий и подъема экономики всей страны.

Литература

1. Российский статистический ежегодник. — М. : Статистика, 2017.

2. Шумаев, В. А. Инновационные направления развития инфраструктуры рынка и логистики / В. А. Шумаев, С. С. Илюхина, А. А. Галушкин // Евразийский юридический журнал. — 2015. — № 9 (88). — С. 21—23.
3. Шумаев, В. А. Логистическое обеспечение развития Северных регионов // Современные проблемы использования потенциала морских акваторий и прибрежных зон: материалы XI международной научной конференции : в 2 ч. — Ч. 1 / под ред. А. В. Семенова, Н. Г. Малышева, Ю. С. Руденко. — М. : Изд-во ЧОУВО «МУ им. С. Ю. Витте», 2015.
4. Шумаев, В. А. Зарубежный опыт управления: создание логистической инфраструктуры и экспортного потенциала на основе организации свободных экономических зон / В. А. Шумаев, В. Н. Миронов // Менеджмент и бизнес-администрирование (МБА). — 2011. — № 3. — С. 78—92.

Literature

1. Russian statistical yearbook. — М. : Statistics, 2017.
2. Shumaev, V. A. Innovative directions of market and logistics infrastructure development / V. A. Shumaev, S. S. Ilyukhina, A. A. Galushkin // Eurasian legal journal. — 2015. — № 9 (88).
3. Shumaev, V. A. Logistics development of Northern regions // Modern problems of using the potential of marine waters and coastal zones: materials of XI international scientific conference : in 2 hours — Part 1 / under the editorship of A. V. Semenova, N. G. Malysheva, Y. S. Rudenko. — М., 2015.
4. Shumaev, V. A. Foreign experience of management: development of logistics infrastructure and export capacity through the organization of free economic zones / V. A. Shumaev, V. N. Mironov // Management and business administration (MBA). — 2011. — № 3.