

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СЕТИ СЕВЕРНОЙ ЧАСТИ ТИХООКЕАНСКОЙ РОССИИ

Чурзина А.С., Сорокин П. С.,

Тихоокеанский институт географии ДВО РАН, г. Владивосток

Аннотация. Рассматриваются проекты транспортного развития северных прибрежных районов Тихоокеанской России. Предложены направления развития опорной транспортной системы и сопутствующей инфраструктуры в отдельных приморских муниципальных образованиях Дальневосточного федерального округа с учётом специфики его экономико-географического положения, удалённости от центральных регионов страны, а также природно-ресурсного потенциала и социально-демографических особенностей.

Ключевые слова: *прибрежно-морское природопользование, транспортная система, транспортное освоение, тихоокеанское побережье России, экономико-географическое положение, социально-демографические особенности, природно-ресурсный потенциал.*

PERSPECTIVE DEVELOPMENT OF TRANSPORT SYSTEM IN NORTHERN PART OF PACIFIC RUSSIA

Churzina A. S., Sorokin P. S.,

Pacific institute of geography FEB RAS

Abstract. The transport development projects of the northern coastal regions of Pacific Russia are considered. The development directions of the supporting transport system and associated infrastructure in certain coastal municipal districts of the Far Eastern Federal District are proposed, taking into account the specifics of its economic and geographical location, distance from the central regions of the country, as well as natural resource potential and socio-demographic features.

Keywords: *coastal and marine nature management, transport system, transport development, the Pacific coast of Russia, economic and geographical location, socio-demographic features, natural resource potential.*

Введение.

Представления исследователей о «достаточности» транспортной доступности объектов промышленности, добычи и переработки природных ресурсов основаны на круглогодичности автодорожного и железнодорожного сообщения [1]. Когда существующие мощности транспортных систем «недостаточны», представляется рациональным предложение поиска новых схем развития транспортных путей. Относительно района исследования такие схемы рассмотрены многими исследователями [2,3,4]. Например, решением транспортной «недостаточности» могут стать как автодорожная, так и железнодорожная сеть, связывающая север и юг Дальнего Востока, за счёт которой образуется транспортная система с западной частью страны. Следует учитывать, что данный проект сложно реализуем, поскольку он имеет большую проектную стоимость и осложнен природными условиями. Другие проекты направлены на модернизацию существующих и строительство новых дорог регионального значения, которые обеспечивают связь регионального центра с районными центрами, крупными промышленными объектами и т.п.

Для достижения поставленных целей необходимо сконцентрировать усилия на формировании опорной сети транспортных коммуникаций; создании транспортной инфраструктуры при реализации комплексных инвестиционных проектов развития субъектов северной части Дальневосточного федерального округа; модернизации сетей

аэропортов и взлётно-посадочных полос региональных и местных воздушных линий с целью повышения транспортной доступности и предоставлении транспортных услуг для населения; развитию перевозок железнодорожным, воздушным и внутренним водным транспортом с целью транспортного обеспечения отдалённых и труднодоступных районов; удовлетворении транспортных потребностей внешней торговли и реализации транзитного потенциала исследуемой прибрежной территории.

Материал и методы.

Материалом для анализа послужили проекты строительства и модернизации наземных видов транспорта [5,6], схемы альтернативных транспортных сообщений [4] и экономически значимых направлений развития транспортной системы в северных приморских районах Тихоокеанской России [3]. Для определения транспортной освоенности района исследования использовался картографический материал (М 1 : 50 000; 1 : 100 000) и электронные карты Google. Анализ проводился на основе фактических данных о существующих транспортных схемах и необходимости создания новых путей. Для анализа степени развития существующей транспортной системы северных районов ДВФО, уровня обеспеченности населения доступными видами транспорта и оценки перспектив её наращивания и модернизации в работе рассмотрены муниципальные образования Чукотского АО, Камчатского и Хабаровского краёв, Магаданской области (рис. 1).

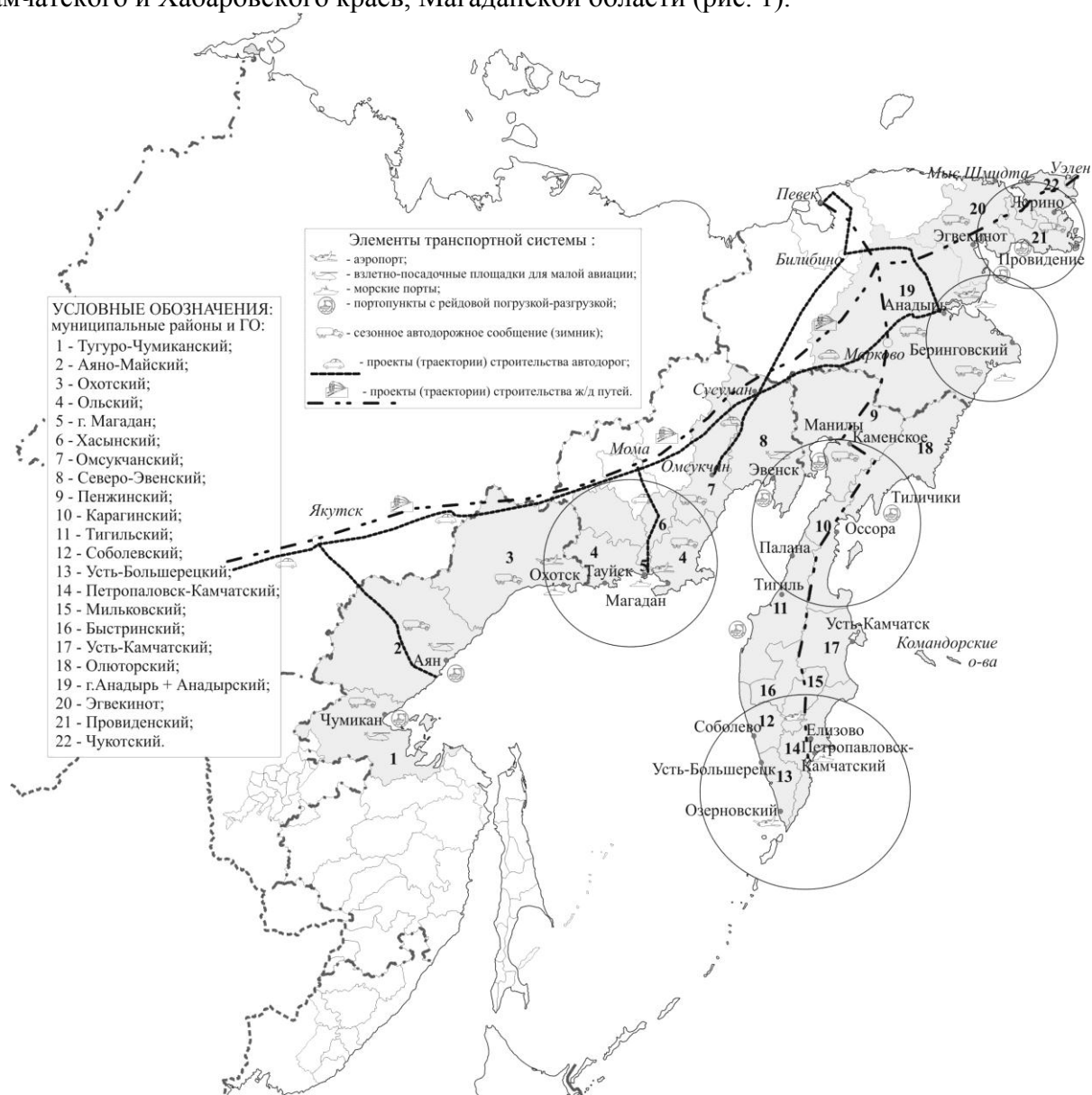


Рис. 1. Схема направлений приоритетного транспортного освоения в районе исследования

Результаты и обсуждение.

В настоящее время рассматриваемые муниципальные образования северной части Дальнего Востока России имеют слабо развитую транспортную сеть автомобильных и железных дорог; наблюдается дифференциация по степени транспортной обеспеченности и доступности услуг пассажиро-перевозок для населения (табл.1). Одними из самых острых проблем Севера являются: полное отсутствие автомобильных трасс круглогодичного действия и железнодорожных линий (поэтому «разорваны» межпоселенческие связи); наличие большого количества «бесхозных дорог»; высокие тарифы на перевозку грузов и пассажиров автомобильным, морским и авиационным видами транспорта (себестоимость автомобильных перевозок на Севере в 5 - 10 раз выше, чем в центральной части РФ); сокращение до 87% аэродромной сети авиационного парка регионального и местного значения в основном за счёт изношенности до 70% и разрушения взлётно-посадочных полос в аэропортах.

Таблица 1
Транспортная доступность регионов северной части Дальнего Востока, 2018 г.*

Субъекты севера ДВР	Протяжённость автомобильных дорог с твёрдым покрытием, км	Плотность автомобильных дорог общего пользования с твёрдым покрытием, км на 1000 км ²
Камчатский край	2201,8	4,5
Магаданская область	2712,3	5,6
Хабаровский край (сев. часть)	2413,6	3,0
Чукотский автономный округ	842,3	1,2
<i>Средний показатель по РФ</i>	<i>1531564,7</i>	<i>63</i>

*Источник: Федеральная служба государственной статистики, <https://rosstat.gov.ru/folder/23455?print=1>

Плотность автомобильных дорог с твёрдым покрытием на территории севера Дальнего Востока в 4,5-5 раз ниже, чем в среднем по России. Большинство населённых пунктов не имеют круглогодичной связи с опорной сетью автодорог. Нормативное транспортно-эксплуатационное состояние не обеспечивается почти на половине протяжённости федеральных и региональных автомобильных дорог, имеются опасные условия движения, высокая аварийность на автомобильных дорогах. Развитие опорной сети автомобильных дорог свяжет между собой все социально-экономические центры Дальнего Востока, обеспечит транспортные связи с морскими портами и сопредельными государствами. Формирование транспортной схемы будет подкреплено развитием автодорожной сети регионального и местного значения, что обеспечит рост транспортной доступности и повышение качества жизни в сельских населённых пунктах и малых городах.

С целью обеспечения круглогодичного транспортного сообщения Магаданской области и её выхода на общероссийскую сеть железных дорог активно рассматривается вопрос о строительстве до 2035 г. участка железной дороги от Магадана до существующей линии «малого БАМа» Беркакит – Томмот – Якутск протяжённостью более 1,8 тыс. км.

В рамках Национальной программы до 2024 г. требуется привести в состояние, соответствующее нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, улично-дорожной сети в г. Магадане и региональных дорог (775 км); реализация мероприятий по строительству и реконструкции участков автомобильных дорог федерального значения и проектов по строительству и реконструкции мостов и путепроводов. Необходима реконструкция автомобильной дороги Палатка - Кулу - Нексикан, которая соединит все золоторудные месторождения Яно-Колымской золоторудной провинции, а также реконструкция 3 аэропортовых комплексов - Магадан,

Сеймчан, Северо-Эвенск. Начиная с 2025 г., запланировано приведение в нормативное состояние автомобильных дорог местного значения (400 км) и восстановление 6 посадочных площадок (Талая, Балаганное, Ямск, Тахтоямск, Усть-Омчуг, Ягодное).

В 2021 г. должны быть достроены автомобильная дорога «Колыма – Омсукчан – Омолон – Анадырь» протяжённостью 1800 км и реконструированы 2 моста через реки Малый Чаун и Пучевеем. Этот участок в дальнейшем обеспечит круглогодичное автомобильное сообщение между Магаданской областью и Чукотским автономным округом, соединив его с федеральной дорогой Р-504.

В Камчатском крае к концу 2021 г. ожидается завершение реконструкции автомобильной дороги Петропавловск - Камчатский - Мильково, которая является составной частью автодорожного маршрута Петропавловск-Камчатский - Усть-Камчатск, пересекающего всю южную часть полуострова Камчатка.

В рамках Национальной программы (до 2024 г.) выделены средства из федерального и регионального бюджетов на создание объектов инфраструктуры территории опережающего развития «Камчатка», а также приведение в состояние, соответствующее нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, улично-дорожной сети в населенных пунктах Елизовское, Вилючинский, в г. Петропавловске-Камчатском, региональных дорог (707,9 км), строительство аэропорта Оссора и модернизация объектов в 6 аэропортовых комплексах (Усть-Камчатск, Усть-Хайрюзово, Оссора, Елизово, Никольское, Тигиль). В перспективе, с 2025 г., должно начаться приведение в нормативное состояние автомобильных дорог (200 км) местного значения; реконструкция автомобильной дороги Анавгай – Палана (217 км); реконструкция объектов в 7 аэропортовых комплексах; восстановление 8 взлетно-посадочных площадок.

В программе развития Чукотского автономного округа до 2024 г. запланировано создание объектов инфраструктуры территории опережающего развития «Чукотка»; приведение в состояние, соответствующее нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, улично-дорожной сети в г. Анадыре (32 км) и региональных дорог (1,2 тыс. км); реконструкция объектов федеральной собственности в морских портах Певек и Беринговский; строительство и реконструкцию участков автомобильных дорог регионального и местного значения Омолон - Анадырь с подъездами до Билибино, Комсомольского, Эгвекинота и Билибино - Комсомольский - Певек (трасса Колыма - Омсукчан - Омолон - Анадырь); реконструкцию 7 аэропортовых комплексов: Беринговский, Бухта Провидения, Марково, Лаврентий, Певек, Залив Креста, Кепервеем. С 2025 г. должны быть приведены в нормативное состояние автомобильных дорог местного значения (70 км); реконструирован аэропорт Омолон; восстановлены 27 посадочных площадок.

В долгосрочной перспективе рассматривается проект «Берингова дорога» - строительство автомагистрали, которая в дальнейшем соединит мыс Дежнёва (крайнюю восточную точку континентальной России) с мысом Принца Уэльского на Аляске (крайней западной точкой континентальной части США) в одном транспортном коридоре с железнодорожной Трансполярной магистралью. Планируется строительство серии из трёх мостов, соединяющих Чукотку и Аляску через Диомидовы острова, находящиеся посередине Берингова пролива. Западный принадлежит России, а восточный - США. Именно по 4-километровому проливу между ними пролегает не только государственная граница, но и линия перемены дат.

В краткосрочной перспективе, до 2024 г., предусмотрено федеральными проектами и государственными программами РФ реконструкция объектов в 2 аэропортовых комплексах - Охотск, Аян. С 2025 г. должна быть увеличена транспортная доступность 12 населённых пунктов, до сих не имеющих связи по дорогам с твёрдым покрытием с сетью дорог общего пользования региона; восстановлены 6 посадочных площадок - Тором, Удское, Аим.

В связи с недостаточно развитой сетью наземных путей сообщения и значительной удалённостью от центральной части России воздушный транспорт выполняет исключительно важную роль в социально-экономической жизнедеятельности северной части

Дальнего Востока, территорию которой пересекают несколько международных трансконтинентальных авиатрасс, связывающих Северную Америку, Азию и Европу. Сеть аэропортов образуют 3 внутрироссийских узловых терминала (Петропавловск-Камчатский, Магадан и Анадырь) и несколько посадочных площадок местного значения для повышения транспортной доступности удалённых населённых пунктов. Аэропортовое хозяйство, обслуживающее местные воздушные линии, находится в неудовлетворительном состоянии и нуждается в скорейшей модернизации или полной реконструкции. Развитие инфраструктуры воздушного транспорта должно быть основано на реализации концепции формирования и развития национальной опорной сети авиалиний. Эта сеть состоит из международных, внутрироссийских узловых и социально значимых аэропортов. Главная её задача - обеспечить связность, единство и безопасность эксплуатации воздушных линий страны, сбалансированное развитие всей инфраструктуры воздушного транспорта, включая системы аэронавигационного и метеорологического обслуживания полетов воздушных судов, их топливообеспечения, технического обслуживания и ремонта, медицинского обеспечения полётов, инфраструктуры приготовления бортового питания и пр.

В краткосрочном (до 2024 г.) и долгосрочном стратегическом планировании (до 2035 г.) необходимо уделить особое внимание развитию и модернизации железнодорожных и автомобильных транспортно-логистических систем и инфраструктуры тихоокеанского севера. В Тихоокеанском регионе северной части ДВР действуют 4 крупных морских порта: Петропавловск-Камчатский, Магадан, Анадырь, Охотск. Развитие грузоперевозок через Северный морской путь является одним из приоритетов государственной политики по развитию Арктики. Стратегической задачей сделать этот путь глобальной транспортной артерией в арктическом районе и кратно увеличить ежегодный грузооборот по нему к 2024 г. до 80 млн. тонн. Такая задача может быть достигнута путём развития береговой транспортной инфраструктуры и портовых мощностей. В частности, за счёт создания портов – хабов в Петропавловске–Камчатском, как наиболее динамично развивающемся незамерзающем круглогодичном морском транспортном узле. Северный морской путь может выступить связующим звеном для устойчивого развития всех регионов российской Арктики и Дальнего Востока, при этом формирование порта - хаба с регулярными грузовыми линиями позволит существенно увеличить грузооборот портов и интегрировать их с портами стран АТР, Европы и Северной Америки за счёт формирования арктической транспортной линии.

В настоящее время во всех морских портах Тихоокеанского северного сектора ДВР сложился дефицит портовых мощностей, ориентированных на перевалку импортных грузов (контейнеры и накатные грузы). Это обстоятельство вызвано опережающим развитием в течение последних лет портовых мощностей, направленных на перевалку экспортных грузов. Портовое хозяйство нуждается в модернизации и развитии мощностей для обеспечения растущих потребностей внешнеторгового оборота России и обеспечения международного транзита. Увеличение каботажных перевозок потребует реконструкции объектов инфраструктуры в морских портах, обеспечивающих жизнедеятельность территорий, в первую очередь, таких портов, как Петропавловск-Камчатский, Магадан, Анадырь и Охотск. В прибрежных зонах дальневосточных морей необходимо восстановление инфраструктуры регулярного пассажирского морского сообщения. Техническая модернизация указанных выше портов должна способствовать развитию инфраструктуры соседних портопунктов, через которые целесообразно производить перевалку грузов на удаленные расстояния по локальным трассам. На рис. 1 окружностью выделены прибрежные районы с имеющейся портовой и автодорожной инфраструктурой. Поскольку маршрут Северного морского пути не затрагивает портовые районы Охотского моря, а на п-ове Камчатка нет наземной транспортной магистрали, соединяющей соседние северные приморские субъекты, эти районы следует рассматривать как связующие с северными континентальными населёнными и промышленными центрами для поставок грузов и передвижения населения.

Развитие опорной транспортной сети станет толчком для строительства новых и модернизации действующих участков магистралей и основных транспортных и логистических узлов, включая морские порты регионального и местного уровней. Это позволит повысить интеграцию севера Дальнего Востока в единое экономическое пространство России. Устойчивое и доступное для большинства населения пассажирское сообщение с центральными районами страны, а также между административными и экономическими центрами региона повысит качество жизни и мобильность населения, уровень его интеграции в процессы социального развития региона. Постепенный рост транспортной обеспеченности удалённых населённых пунктов в результате развития местной транспортной сети повысит привлекательность северных районов для предпринимателей и инвесторов, создаст условия для развития системы расселения населения и дополнительные рабочие места.

Внедрение современных технологий перевозок и инновационных транспортно-логистических систем значительно сократит сроки доставки грузов и снизит транспортные издержки, повысит конкурентоспособность продукции, производимой на территории рассматриваемого региона. Обеспечение транспортных подходов к сырьевым ресурсам позволит создать условия для хозяйственного освоения новых территорий. Развитие инфраструктуры на основных направлениях международных транспортных коридоров обеспечит потребности внешней торговли страны и позволит реализовать ее транзитный потенциал на основе использования глобальных конкурентных преимуществ. Приоритет этой задачи усиливается прогнозируемым увеличением широтных грузопотоков, прежде всего контейнерных, в направлении Восток - Запад (АТР - Европа), которые будут реализованы с использованием трансконтинентальных авиатрасс и Северного морского пути. Интеграция транспортной системы севера Дальневосточного региона в международную транспортную систему будет напрямую зависеть от конкурентоспособности транзитных сервисов, предоставляемых в российских транспортных коридорах.

Заключение.

Для соединения обширных пространств Дальнего Востока с помощью наземных транспортных сетей потребуются качественный технологический процесс их проектирования и строительства с учетом локальных природных условий. Для этого необходимы большие инвестиционные вложения в будущую транспортную инфраструктуру, а также поддержка федерального центра с помощью создания и осуществления программ развития Дальневосточного региона, которые за счёт специальных мер будут способствовать развитию региона и миграционному притоку населения. Также необходимо развивать наземные транспортные сети регионального значения (административный центр - районный центр - населённый пункт – промышленный район). Строительство транспортных сетей станет активатором хозяйственного освоения северной территории тихоокеанского побережья России.

Представленные рекомендации развития прибрежно-морских транспортно-логистических и перегрузочных комплексов в северной части Тихоокеанского региона ДВР базируются на фактических данных о состоянии и перспективах развития транспортной системы. Предлагаемые сценарии развития круглогодичного транспортного сообщения труднореализуемы из-за рельефа и метеорологических условий. Освоение специфического ландшафта тихоокеанского побережья повлечет за собой экологические последствия. Поэтому, на наш взгляд, развитие транспортных узлов в районах рентабельных для освоения полезных ископаемых должно опираться на имеющиеся схемы передвижения морского транспорта с их модернизацией, для приёма грузовых судов через выносные причалы, исключая аварийные ситуации. Этот вид транспорта, не исключая воздушный, вполне уместно использовать для сезонных пассажирских перевозок между удалёнными малонаселёнными пунктами, т.о. представляя возможность развитию здесь альтернативных видов использования прибрежной территории, например в туристическом и рекреационном направлении.

Благодарность. Работа выполнена в рамках научного проекта №18-05-80006.

Список литературы.

1. Бандман М.К. Экономическая интеграция регионов Севера с учетом новых условий ресурсообеспечения и транспортных проблем Сибири // Новые факторы регионального развития. М.: ИГ РАН, 1999. С. 141-151.
2. Бардаль А.Б. Потенциал интеграции транспортного комплекса востока России в международный рынок транспортных услуг // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. 2019. Т. 12. № 6. С. 150–165.
3. Бардаль А.Б. Транспортная система Дальнего Востока: эффекты «новой модели» развития макрорегиона // Власть и управление на Востоке России. 2020. № 3 (92). С. 55–63.
4. Дудников Е.Е., Космин В.В. // Транспорт Российской Федерации № 2 (21) 2009. С. 34-35.
5. Национальная программа социально-экономического развития Дальнего Востока на период до 2024 года и на перспективу до 2035 года, № 2464-р, 2020
6. Об утверждении Стратегии социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 г. Распоряжение Правительства РФ от 28 декабря 2009 г. N 2094-р.