



На правах рукописи

Шестернин Виктор Викторович

**ГЕОЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОНЦЕПЦИЯ РАЗВИТИЯ
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ АЗОВО-
ЧЕРНОМОРСКОГО ПОБЕРЕЖЬЯ РОССИИ**

25.00.24 -экономическая, социальная и политическая география

АВТОРЕФЕРАТ
диссертации на соискание ученой степени
кандидата географических наук

Краснодар - 2005

Работа выполнена на кафедре экономической, социальной и политической географии государственного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Кубанский государственный университет»

Научный руководитель - кандидат географических наук,
профессор В.И. Чистяков

Официальные оппоненты - доктор географических наук,
зам.генерального директора
ОАО «Кубаньводпроект»-
В.М. Пешков
~ кандидат географических наук,
доцент Н.В. Краснова

Ведущая организация - Новороссийская государственная
морская академия

Защита состоится «28» апреля 2005 г. в 12 часов на заседании
Диссертационного совета К.212.101.02 по защите диссертаций на
соискание ученой степени кандидата географических наук при
Кубанском государственном университете по адресу:
350040, г. Краснодар, ул. Ставропольская, 149, КубГУ, аудитория 231

С диссертацией можно ознакомиться в читальном зале библиотеки
Кубанского государственного университета (350040, г. Краснодар, ул.
Ставропольская, 149)

Автореферат разослан «28» марта 2005 г.

Ученый секретарь диссертационного совета
кандидат географических наук,
доцент



С.А. Шатилов

1. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы. Для Азово-Черноморского побережья России транспортная сфера является одной из основных из отраслей специализации. Географическое положение Азово-Черноморского региона обеспечивает для России кратчайшее и экономически наиболее выгодное сухопутное, водное и воздушное сообщение со странами Европы, Средиземноморья, Ближнего и Среднего Востока, Средней Азии и Персидского залива.

Азово-Черноморское побережье играет особую роль в обеспечении связи между Россией и различными регионами мира, став естественным транспортным мостом между Европой и Азией. Азово-Черноморский регион имеет прямой выход к международным морским путям, три международных аэропорта и лучшие в России автомобильные дороги. Морской транспорт представлен портами: Новороссийск, Туапсе, Сочи, Анапа, Геленджик, Таганрог, Ейск, Порт-Кавказ, Темрюкский и Приморско-Ахтарский - грузовые и рыбные порты. Крупнейшие российские порты Новороссийск и Туапсе обеспечивают перевалку 75% сухих грузов, проходящих через порты Юга России, обслуживают треть российского экспорта нефти.

Из рек судоходны Дон и Кубань. Судоходство по Дону осуществляется в течении всего года, эксплуатация Волго-Донского канала позволяет осуществлять водным транспортом доставку грузов в регион из центральных областей России. Крупными речными портами на Дону являются Ростов-на-Дону и Азов. Судоходство на Кубани зависит от режима сброса воды из Краснодарского водохранилища.

По насыщенности железными дорогами Краснодарский край и Ростовская область уступают лишь Московской и Ленинградской областям. Значительное количество перевозок осуществляется автомобильным транспортом, что является следствием развития агропромышленного и рекреационного комплексов

Воздушный транспорт базируется на аэропортах городов: Ростова-на-Дону, Краснодара, Сочи, Геленджика, Анапы.

Трубопроводный транспорт представлен сетью магистральных нефте- и газопроводов, по которым энергоресурсы доставляются в порты Краснодарского края и на нефтеперерабатывающие предприятия.

Осуществляя значительные отчисления в бюджеты различных уровней транспорт, кроме того, стимулирует и развитие других отраслей экономики нефтедобычи и нефтепереработки, рекреации, сельского хозяйства, пищевой промышленности и других. Не случайно сегодня развитию транспорта уделяется столь большое внимание. Новые геополитические и экономические условия требуют расширения, совершенствования и модернизации транспортной инфраструктуры. Возможность дальнейшего развития отрасли определяется, в первую очередь, политическими и экономическими процессами, развивающимися как в мире, Европе, Российской Федерации, так и на юге России. Актуальность темы определена необходимостью изучения социально-политических, экономических,

природных и экологических факторов, с целью определения степени их влияния на развитие транспортной сферы и определения на этой основе наиболее оптимальных путей развития отрасли.

Объектом исследования выступает транспортный комплекс Азово-Черноморского побережья Российской Федерации.

Предмет исследования - социально-политические, экономические, природные и экологические факторы, оказывающие влияние на развитие транспортного комплекса Азово-Черноморского побережья Российской Федерации.

Цель работы состоит в проведении многофакторного политико-экономического анализа современного влияния социально-политических, экономических, природных и экологических факторов на развитие транспортной сферы Азово-Черноморского региона и определении на основе проведенного анализа перспектив развития отрасли.

В рамках поставленной цели предусмотрено решение следующих задач:

- изучение влияния социально-политических, экономических и природных факторов на развитие транспорта в историческом аспекте;
- оценка ранее проводившихся научных исследований о влиянии рассматриваемых факторов на развитие транспортной сферы;
- исследование особенностей современных социально-политических и экономических глобальных, континентальных и региональных факторов, оказывающих влияние на развитие транспортного комплекса Азово-Черноморского региона России;
- сопряженный анализ современных внешних и внутренних социально-политических и экономических факторов, влияющих на развитие транспортной инфраструктуры сферы Азово-Черноморского региона России;
- выявление возможных социально-политических, экономических и экологических проблем, оказывающих сдерживающее влияние на дальнейшее развитие транспортного комплекса Азово-Черноморского региона;

разработка возможного решения социально-политических, экономических и экологических проблем при определении перспектив развития транспортной сферы Азово-Черноморского побережья России.

Методологическая основа и информационная база. Теоретической и методологической основой диссертационного исследования послужили работы отечественных и зарубежных экономистов, экономико-географов и специалистов в области транспорта.

Анализ изученной диссертантом монографической и периодической литературы позволяет говорить о наличии значительной информационной базы, освещающей влияния социально-политических и экономических факторов на развитие транспортной сферы. К наиболее известным и значимым относятся работы В.Азара, И. Аксенова, Н. Баранского, Н. Громова, А. Гулева, В. Преображенского, Г. Лаппо, Н. Мироненко, С.

Милославской, В. Назаренко, Ю. Саушкина, Н. Правдина, М. Трихункова, Н. Троицкой.

Исследованием влияния социально-политических, и экономических факторов на развитие транспорта Юга России занимались Ю. Аврах, М. Беликов, С. Воскобойников, Г. Гужин, А. Кизим, Н. Краснова, Г. Романова, В. Чистяков и др.

Наиболее важным для данного диссертационного исследования являются научные подходы, рассматривающие влияние на развитие мировой транспортной системы геополитических и экономических изменений, произошедших в мире, Европе и России в последние годы. Подобные подходы получили свое отражение в трудах следующих отечественных и зарубежных авторов: Д. Бенсона, Д. Уайтхеда, Г. Денисова, Н. Везника.

Информационную базу исследования составляют статистические, документальные материалы общероссийских и краевых организаций, а также публикаций периодической печати. В работе использованы данные подразделений Госкомстата Краснодарского края и Ростовской области, департамента по комплексному развитию Азово-Черноморского побережья и комитета по транспорту администрации Краснодарского края.

В диссертации в числе основных методов были применены системно-логический, сравнительно-географический, историко-ретроспективный. Широко применялась статистическая методология, в том числе сводка и группировка данных, выравнивание динамических рядов.

Научная новизна исследования заключается в:

- установлении роли влияния транспорта на развитие производительных сил и социально-политической сферы на различных этапах развития общества;
- разработке методологии определения транспортной обеспеченности городов и районов отдельными видами транспорта;
- комплексном исследовании влияния внешних и внутренних социально-политических и экономических факторов на развитие транспортного комплекса Азово-Черноморского побережья России;
- изучении воздействия социально-политических и экономических факторов на развитие транспортного комплекса в новых геополитических условиях и в условиях перехода к рыночным отношениям;
- разработке методологии определения влияния транспортной инфраструктуры Азово-Черноморского побережья на развитие других отраслей экономики России.

Практическая значимость результатов исследования. Использование содержащихся в работе результатов расширяет основу для проведения будущих исследований. Материалы исследования могут быть использованы:

- при совершенствовании и разработке методик определения экономической эффективности транспортного комплекса;

региональными и местными органами исполнительной и законодательной ветвей власти в качестве методологического инструментария;

- географами, экономистами, историками в исследовательской и педагогической деятельности для изучения политико-экономических, демографических, финансовых, экологических особенностей как Азово-Черноморского побережья, так и Российской Федерации в целом.

Хронологические рамки исследования. Охватывают этап с 1980 по 2004 г., в котором выделяются два периода - период плановой экономики (1980 - 1989 годы) и период перехода к рыночным отношениям (1990-2004 годы). Для исторического обзора использовались данные с начала восемнадцатого до конца двадцатого веков.

Апробация результатов исследования. Основные положения диссертации докладывались и обсуждались на научных конференциях в Краснодаре в 2003-2005 годах и на заседаниях комитета по транспорту и связи администрации Краснодарского края.

По теме диссертации автором опубликовано 5 работ общим объемом 2,2 печатных листа.

Структура и объем работы. Работа состоит из введения, четырех глав, заключения и библиографического списка общим объемом 151 страница машинописного текста. Основная часть диссертации содержит таблицы и схемы. Список использованной литературы включает 117 наименований.

2. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ И РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ, СОСТАВЛЯЮЩИЕ ПРЕДМЕТ ЗАЩИТЫ

1. На всех этапах развития производительных сил транспорт обеспечивает потребности хозяйственной деятельности общества в перемещении грузов и пассажиров. Роль транспорта не сводится только к перемещению, он активно воздействует на весь процесс расширенного воспроизводства, способствуя экономическому, культурному и социальному развитию общества.

Темпы развития транспорта должны несколько опережать потребности общества в перевозке грузов и пассажиров. Резервы транспорта считаются самыми целесообразными видами резервов, так как отсутствие возможностей перемещения грузов и пассажиров является серьезным тормозом в развитии экономики.

В настоящее время транспорт рассматривается как главная инфраструктурная отрасль в мировом хозяйстве. Долговременные тенденции развития мирового транспорта свидетельствуют о расширении мировой транспортной сети, а расширение совместной деятельности различных видов транспорта позволяют говорить о сложившейся мировой транспортной системе.

Основные транспортные потоки можно разделить на межконтинентальные и внутриконтинентальные. Межконтинентальные перевозки грузов осуществляются почти исключительно морским транспортом. Во внутриконтинентальных перевозках главная роль принадлежит автомобильному и железнодорожному транспорту. Постоянно возрастающий товарообмен между различными странами сказался и на развитии транспорта. Прежде всего, это проявилось в контейнеризации мировой транспортной системы. Использование контейнеров для перевозки грузов сокращает время их погрузки и выгрузки, сокращает затраты живого труда. Внедрение стандартных двадцатитонных контейнеров позволило унифицировать транспортный процесс и способствовало развитию мультимодальных перевозок. Сегодня в контейнерах перевозится около 50,% всех генеральных грузов. Контейнеризация различных видов транспорта привела к формированию транспортных мостов, которые также называют сухопутными мостами.

2. Характерной особенностью транспортной инфраструктуры Азово-Черноморского региона является то, что ее развитие зависит от состояния наземных транспортных магистралей, проходящих по территории Краснодарского края и Ростовской области. В свою очередь наземные магистрали в значительной степени ориентированы на морские порты и курортные центры побережий Азовского и Черного морей. Поэтому охарактеризовать развитие транспорта Азово-Черноморского региона невозможно без изучения наземных видов транспорта, которые выполняют функцию подъездных путей к транспортной инфраструктуре побережий.

Железнодорожный транспорт общего пользования является ведущим звеном транспортной системы. Он не имеет экономической альтернативы при освоении значительных по объему стабильных потоков массовых грузов, доставляемых на средние и дальние расстояния. Железнодорожные перевозки призваны обеспечить основные грузопотоки экспорта сырья и продуктов его первичной переработки. Возрастающая роль железнодорожного транспорта в экономике региона обусловлена ростом экспортно-импортных перевозок через морские порты Азово-Черноморского побережья, а также развитием курортно-санаторного и туристического комплекса Юга России.

В пределах Северного Кавказа Краснодарский край и Ростовская область располагают наиболее развитой сетью железных дорог. Протяженность железных дорог в Краснодарском крае составляет 2,2 тысяч километров (из которых более 1,6 тысяч электрифицировано), или 34,5 процента от общей эксплуатационной длины Северо-Кавказской железной дороги. Протяженность железных дорог в Ростовской области составляет более 2 тысяч километров, из которых электрифицировано около 90%.

Существенным недостатком железных дорог является то, что значительная часть наиболее загруженных железнодорожных магистралей – однопутные. Это значительно снижает их пропускную и провозную

способности. К таким магистралям относятся Краснодар - Горячий Ключ - Туапсе - Сочи; Краснодар - Крымск.

Морская составляющая транспортного комплекса Азово-Черноморского побережья - это 8 морских портов, открытых для международного сообщения, в том числе крупнейший в России порт Новороссийск с портопунктами Геленджик и Анапа, а также занимающий третью позицию в стране по объемам переработки грузов - порт Туапсе. Порт Сочи, портопункты Анапа, Геленджик специализированы на обеспечении пассажирских перевозок, обслуживании туристов и переработке небольших объемов генеральных грузов. Порты Кавказ, Темрюк, Ейск и Таганрог принимают и обрабатывают суда с осадкой до 5 метров.

Для внутреннего водного транспорта, доля которого в общем объеме перевозок довольно незначительна, важнейшей задачей является создание современного флота и реконструкция ряда ключевых объектов на внутренних водных путях. Возможности речного транспорта используется в настоящее время далеко не в полной мере, что в первую очередь относится к судоходству по Кубани. В 2000 году по Кубани перевезено 850 тысяч тонн нерудных строительных материалов. Это составляет всего лишь около 7,6% объемов добычи и перевозок указанных грузов, осуществляемых Кубанским речным пароходством в начале последнего десятилетия.

Судоходство по Дону осуществляется в течении десяти месяцев в году. В характере перевозимых грузов преобладают строительные материалы. Особую роль для развития судоходства имеет Волго-Донской канал, посредством которого осуществляется связь Азово-Черноморского региона с центральными районами страны и Каспийским бассейном. В 2004 году на Каспийском море введен в строй новый порт Оля, входящий в систему мировых транспортных коммуникаций, что несомненно приведет к оживлению судоходства по Дону и через Волго-Донской канал.

Большое значение отводится поэтапному открытию внутренних водных путей, что является элементом политики Правительства России по углублению международной экономической интеграции, вхождению в ВТО и присоединению к международным договорам и соглашениям о свободном судоходстве. Планируется завершить подготовку внутренних водных путей для прохода судов под иностранным флагом от Азова до Астрахани к 2007 году.

Автомобильный транспорт относится к динамично развивающимся видам. Его недостатки (высокая себестоимость транспортной инфраструктуры, незначительная грузоподъемность, сравнительно высокая энергоемкость, низкая экологичность) компенсируются высокой маневренностью. В первую очередь автотранспорт выполняет функции промежуточного звена между производителем (потребителем) и железнодорожным, морским, авиатранспортом. Автодороги общего пользования (основные) в целом повторяют конфигурацию железных дорог.



Рис. 1 - Современное состояние транспортной сети Азово-Черноморского региона

Основная роль автомобильного транспорта заключается в обслуживании перевозками хозяйственного комплекса и населения. С развитием в Азово-Черноморском регионе морских портов и ростом потоков экспортно-импортных грузов возрастает роль автомобильного транспорта как неотъемлемого звена в процессе транспортировки грузов не только для внутрирегиональных нужд, но и для внешнеторговых перевозок.

За время экономических реформ объем перевозок грузов транспортом общего пользования уменьшился в 4,8 раз, объем пассажирских перевозок - в 1,8 раза. В то же время за последние три года наметился устойчивый прирост объемов работы грузовых автопредприятий, что явилось отражением общих позитивных изменений в экономике Азово-Черноморского региона и страны в целом. В 1999 году прирост грузоперевозок на транспорте общего пользования составил 14%, а в 2000 году 20%.

Развитие автомобильного транспорта зависит не только от величины и состояния автопарка, но, и даже в большей степени от наличия и состояния автодорог. Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования в Краснодарском крае - 31,3 тыс. км, в Ростовской области около 40 тыс. км. Перспективы развития транспортного комплекса Азово-Черноморского региона, участие его в работе системы международных транспортных коридоров предъявляют высокие требования к техническому состоянию автодорог, от которого зависит их пропускная и провозная способность. Несмотря на то, что в последнее время на ряде направлений появились современные автомобильные магистрали, транспортно-эксплуатационное состояние большей части автомобильных дорог можно расценивать как неудовлетворительное.

Воздушный транспорт особо важен для перевозок пассажиров и почты, скоропортящихся грузов, особенно на дальние расстояния свыше 1000 км. Наиболее крупные аэропорты Азово-Черноморского региона - это Ростов-на-Дону (пропускная способность более 2 млн. пассажиров в год), Краснодар и Сочи (пропускная способность обоих - более 2 млн. пассажиров в год), Анапа (пропускная способность 0,4 млн. пассажиров в год) и Геленджик (пропускная способность 0,2 млн. пассажиров в год). Первые три - международные, осуществляющие связи с Кипром, Турцией, Грецией, Саудовской Аравией, Израилем, Австрией, Объединенными Арабскими Эмиратами и другими странами.

Трубопроводный транспорт является одним из наиболее дешевых видов транспорта, он является узкоспециализированным, так как предназначен для транспортировки жидких и газообразных продуктов (нефте- и газопроводы), хотя в последнее время появляются пульпопроводы и пневмопроводы.

Для транспортного комплекса Азово-Черноморского региона особую роль играют трубопроводы, проходящие по территории Краснодарского края. Это объясняется тем, что через Ростовскую область экспорт нефти и природного газа не осуществляется сегодня, и не будет осуществляться в перспективе. В настоящее время по магистральным трубопроводам

Краснодарского края (без учета трубопроводов Каспийского трубопроводного консорциума и Голубого потока) перекачивается около 45 миллионов тонн в год нефти и нефтепродуктов и около 9,5 миллиардов кубометров газа.

Наиболее крупными нефтепроводами в Краснодарском крае являются: Грозный - Белореченск - Туапсе. В этот нефтепровод поступает и нефть месторождений Адыгеи и Краснодарского края. Другим крупным нефтепроводом является Лисичанск - Тихорецк - Новороссийск. По территории края проходят также нефтепроводы Грозный - Армавир - Ростов-на-Дону, Майкоп - Краснодар и Майкоп - Тихорецк. Диаметр труб магистральных нефтепроводов в крае составляет от 1020-1220 мм, что обеспечивает пропускную способность в объеме: на Новороссийск - 45 млн. тонн в год, на Туапсе - 45 млн. тонн в год. Трубопроводный транспорт - единственный вид транспорта, не только не снизивший объемов перевозок, но и увеличивший их: за 90-е годы грузооборот вырос в 2,6 раза (до 24,4 млрд. т-км), благодаря чему его удельный вес в грузовых перевозках Краснодарского края в 2000г. достиг 53,3% с 12,4% в 1992г.

3. Транспортный комплекс Азово-Черноморского побережья России обслуживает не только потребности собственного региона, но и удовлетворяет потребности в транспортных услугах различных отраслей экономики России и ряда зарубежных стран. Причем потребности во внешнеэкономических перевозках растут гораздо более высокими темпами, чем потребности во внутреннем обороте. Из этого следует, что развитие транспортной инфраструктуры Азово-Черноморского побережья России во многом зависит от таких факторов, как:

- возможность интеграции экономики России в мировое хозяйство;
- возможность интеграции транспортного комплекса Азово-Черноморского региона в единую транспортную систему Европы;
- наличия и формирования спроса на грузовые перевозки;
- наличия и формирования спроса на пассажирские перевозки.

Экономика России в составе СССР долгое время развивалась фактически изолированно от мирового хозяйства и международных экономических отношений (за исключением отношений со странами СЭВ), что не могло не привести к ряду отрицательных последствий. В девяностые годы двадцатого столетия место России в международных экономических отношениях стало еще более скромным. Это объясняется двумя причинами. Во-первых, общим упадком экономики России в конце двадцатого века. Во-вторых, тем, что попытки России интегрироваться в мировую экономику нередко наталкивались на политику сдерживания, а порой и вытеснения даже из тех сфер международных экономических отношений, в которых ее продукция оказывалась вполне конкурентоспособной и пользовалась спросом. В результате по степени вовлеченности в международные экономические отношения Россия уступает большинству экономически развитых стран, в том числе и странам с гораздо меньшим экономическим потенциалом.

В общем виде международная экономическая интеграция представляет собой интернационализацию хозяйственной жизни, основанную на взаимном сближении экономик различных стран и установлении взаимосвязей и разделения труда национальных экономик. Выделяются две формы экономической интеграции - региональная и отраслевая. Наиболее развитые страны одновременно являются членами нескольких интеграционных группировок. Россия, к сожалению, не принимает активного участия в работе ни одной из них. Более того, после распада Советского Союза резко снизился уровень интеграции России с бывшими социалистическими странами Европы и вновь образованными государствами Содружества Независимых Государств.

В двадцатом веке международные торговые обороты достигли таких размеров, что для регулирования торговых отношений между различными странами потребовалось создание координирующего органа. В 1947 году 23 страны подписали Генеральное соглашение о тарифах и торговле (ГАТТ). Советский Союз и Россия не являлись членами ГАТТ и не принимали участия в его работе. С 1 января 1995 года преемницей ГАТТ стала Всемирная торговая организация (ВТО), членами-основателями которой выступила 81 страна. К началу 2002 года число членов ВТО увеличилось до 140. Эти страны заключили между собой более пятидесяти крупных международных соглашений и договоров по вопросам торговли промышленными и сельскохозяйственными товарами. Ныне ВТО контролирует более 90% всей мировой торговли и участие в ней дает странам большие преимущества. Россия участвует в работе ВТО в качестве наблюдателя. При условии проведения необходимых изменений во внешнеэкономическом законодательстве предполагается, что Россия может стать полноправным участником ВТО уже в 2005-2006 году.

Экономические отношения России с зарубежными странами в последние годы интенсивно развиваются. По данным Международного Внешнеэкономического Совета товарооборот внешней торговли России превысил в 2000 году 150 миллиардов долларов США, а объемы перевозок между Россией и странами зарубежья в ближайшие десять лет возрастут не менее чем в два раза. Однако для того, чтобы иметь полную картину о состоянии международной торговли России необходимо рассмотреть вопрос о степени открытости российской экономики, определяющей значение международных экономических связей в развитии национальной экономики.

Наглядное представление о степени открытости экономики дают относительные индикаторы, к которым относятся: индикатор внешнеторговой квоты, коэффициент импортной зависимости и индикатор экспортной квоты.

Индикатор внешнеторговой квоты представляет собой отношение величины внешнеторгового оборота страны к ее валовому внутреннему продукту. Этот показатель позволяет судить о роли внешнеторгового фактора в национальной экономике. Индикатор внешнеторговой квоты России составляет 58%.

Коэффициент импортной зависимости рассчитывается как отношение валового импорта страны к ее валовому внутреннему продукту. Этот показатель составляет в России 22%, тогда как для стран Западной Европы он находится на уровне 50-60 процентов.

Индикатор экспортной квоты, называемый также коэффициентом открытости экономики, применяется наиболее часто и наиболее полно" характеризует степень вовлеченности страны в мировые торговые отношения.

Большинство стран Европейского союза имеют экспортную квоту в пределах от 20 до 50 процентов. В СССР экспортная квота составляла 5%, в России к 2000 году она выросла до 25, а по некоторым оценкам до 32 процентов. Но этот показатель, в данном случае, дает искаженное представление о степени открытости российской экономики. Для более объективной характеристики нам представляется целесообразным ввести понятие структуры экспортной квоты. Этот показатель можно рассчитывать, рассматривая структуру экспорта. В 2003 году в стоимости экспорта России стоимость нефти, газа и другого сырья составили 91% и только около 9% пришлось на стоимость экспорта технологий и готовой продукции. Таким образом, степень открытости экономики России по технологичным видам продукции составляет менее 3 процентов, что красноречиво свидетельствует о крайне низкой степени вовлеченности страны в мировые экономические отношения.

Моментальная интеграция России в мировую экономику невозможна. На переходном этапе одним из лучших способов адаптации в мировое хозяйство, опробованным в различных странах, может стать создание свободных экономических зон (СЭЗ).

Выше отмечалось, что в структуре экспортной квоты России определяющее значение принадлежит экспорту сырьевых ресурсов, следовательно, высокий показатель коэффициента открытости российской экономики объясняется не только объемом экспорта, но и высокими мировыми ценами на нефть и нефтепродукты в последние годы. Вероятность значительного снижения цен на энергоносители весьма высока и снижение цен может привести к крайне тяжелым для России последствиям. Избежать или свести к минимуму негативные последствия снижения мировых цен на энергоносители можно лишь изменив структуру экспорта, увеличив удельный вес готовых изделий и технологий в общем объеме экспорта.

Решению этой проблемы может способствовать создание промышленно-производственных экспортноориентированных СЭЗ. Нам представляется, что для России наиболее целесообразным является создание территориальных промышленно-производственных отраслевых экспортноориентированных СЭЗ, специализирующихся на переработке экспортируемых сырьевых ресурсов. К примеру, в Краснодарском крае может быть создана СЭЗ, специализирующаяся на деревообработке. В н.в. через порты Азово-Черноморского региона ежегодно экспортируется 2 млн.т леса, при этом деревообрабатывающие и целлюлозные предприятия

Апшеронска, Майкопа, Краснодара, Мостовского района загружены лишь на 20%. Модернизация этих предприятий может позволить осуществить переработку всего экспортируемого леса на территории Краснодарского края и Республики Адыгея. Но для привлечения финансовых средств в реконструкцию деревообрабатывающих предприятий необходимо создание благоприятного инвестиционного климата. Как ни странно, но сегодня вывозная пошлина на необработанные лесоматериалы хвойных пород (согласно Товарной номенклатуре Внешнеэкономической деятельности) составляет 6,5%, тогда как на древесностружечные плиты и деревянные изделия (то есть на готовую или в определенной степени переработанную продукцию) - 10%. Совершенно очевидно, что при таком положении вывозить сырой Лес из России гораздо выгоднее, чем готовые изделия. И в этом случае рассчитывать на инвестиции в предприятия деревообработки не приходится. Создание СЭЗ позволяет в ее рамках пересмотреть таможенные условия и добиться притока инвестиций в отрасль, что в какой то мере повлияет на структуру и объем экспорта в портах региона.

СЭЗ не могут быть созданы на пустом месте. Следует вспомнить, что в период плановой экономики в СССР, в том числе и в России, был создан ряд территориально-производственных комплексов (ТПК), основу экономики которых определяли имеющиеся природные ресурсы и развивающиеся на их базе отдельные отрасли хозяйства. Сегодня, некоторые ранее сформированные ТПК могут стать основой для создания отраслевых СЭЗ с экспортной ориентацией. Для этого необходима разработка целевой федеральной интеграционной программы. Перспективные СЭЗ, ориентированные на поставку продукции в страны Южной и Западной Европы в транспортном отношении будут тяготеть к морским портам Азово-Черноморского региона, что в значительной степени определит необходимость их дальнейшего развития.

Интеграция России в мировую экономику и диверсификация внешней торговли требуют адекватной перестройки транспортной инфраструктуры, реализации потенциала России как транзитной державы, повышения конкурентоспособности отечественных перевозчиков и развития экспорта транспортных услуг.

Финансирование формирования транспортных коридоров осуществляется международными финансовыми организациями в соответствии со специальными программами ЕС ФАРЕ и ТАСИС, а также заинтересованными странами и частными инвесторами. Причем, обустройство коридоров может включать в себя строительство новых путей сообщения, реконструкцию или ремонт имеющихся основных технических сооружений на тех видах транспорта, которые создают коридор.

В 1994 году на Второй Панъевропейской (Критской) конференции министров транспорта были обнародованы девять направлений (коридоров) в европейском регионе, однако существует острая необходимость присоединения к ним транспортных путей Востока, где также создаются свои международные транспортные связи.

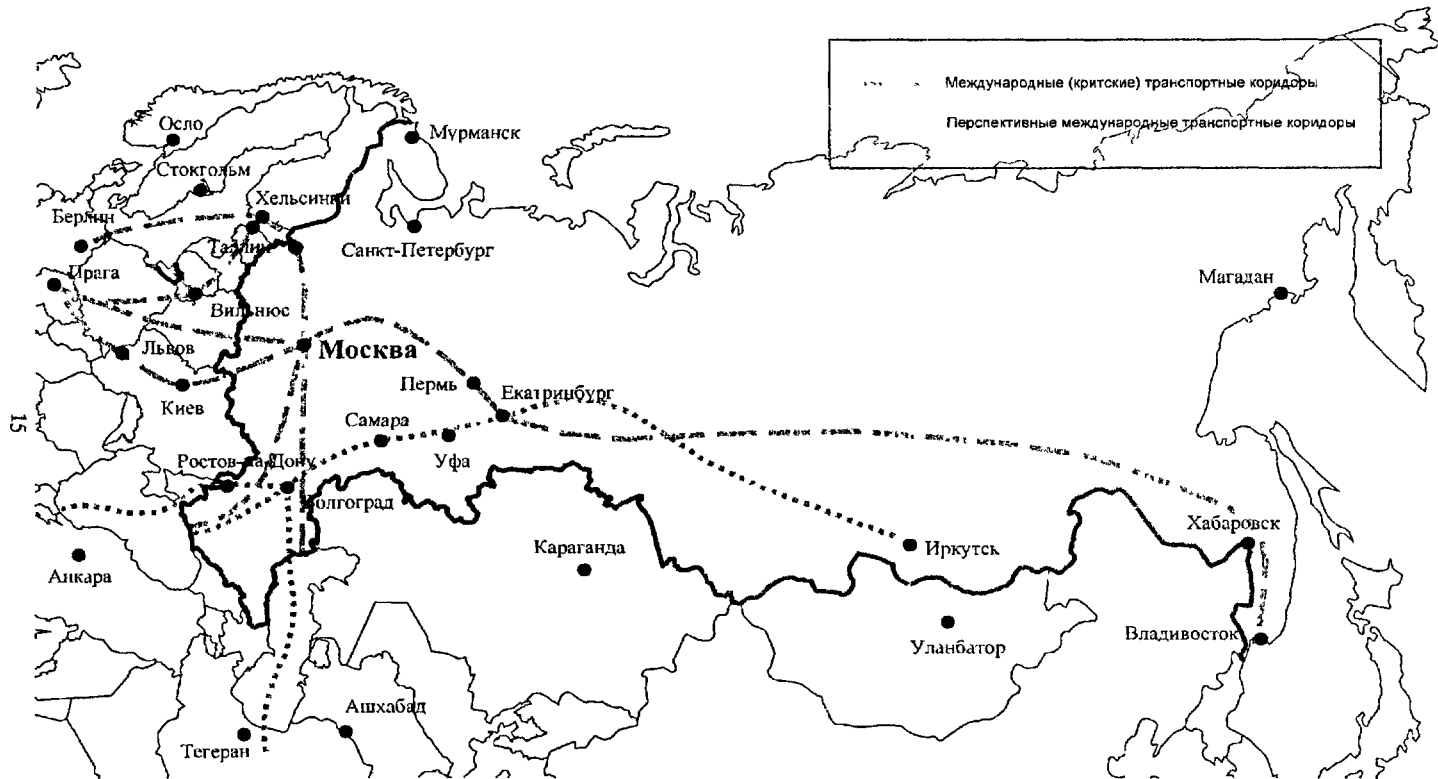


Рис. 2 — Расположение транспортных коридоров на территории России

Критскую систему транспортных коридоров нельзя назвать выгодной для России. Во второй половине двадцатого века произошла так называемая транспортная революция, и транспортный фактор размещения производства сегодня является едва ли не самым важным. Различные отрасли экономики наиболее эффективно развиваются в районах прилегающих к крупным транспортным магистралям и, еще более эффективно, в непосредственной близости от транспортных узлов. Результатом транспортной революции явились сдвиг промышленности к морю и возникновение портово-промышленных комплексов, которые стали играть важнейшую роль в экономике наиболее развитых стран. Система же транспортных коридоров предусматривает, в основном, использование континентальной части России.

4. Формирование транспортных систем делает целесообразным введение понятия «опорный каркас транспортной системы». Опорный каркас транспортной системы представляет собой не сеть транспортных магистралей, а сеть ее опорных пунктов. В транспортной системе можно выделить опорные пункты первого, второго и третьего порядков. К опорным пунктам первого порядка следует относить транспортные узлы, расположенные на пересечениях трансконтинентальных транспортных путей через которые осуществляется товарообмен между крупнейшими глобальными экономическими системами. Пункты первого порядка оказывают непосредственное влияние на развитие экономики прилегающей к ним территории в радиусе до 300 км, а опосредованное - на более обширную площадь. К пунктам второго порядка относятся узлы, находящиеся на пересечениях континентальных транспортных систем. Их непосредственное влияние на развитие прилегающих районов ограничивается радиусом в 200 км. Наиболее многочисленны опорные пункты третьего порядка, представляющие собой крупные транспортные узлы национальных транспортных систем и стимулирующие развитие хозяйства в радиусе не более 50 км. На территории Азово-Черноморского региона можно выделить два опорных пункта третьего порядка - Новороссийск и Ростов-на-Дону, причем Новороссийск может получить развитие до уровня пункта второго уровня.

Из опорных пунктов, формирующих каркас транспортной сети, подавляющее большинство расположено на побережьях морей и океанов. Это красноречиво свидетельствует о том, что именно портовые города оказывают наибольшее влияние на развитие экономики мира и отдельных стран.

Первостепенное значение для России и Азово-Черноморского региона имеет морской транспорт. Современный морской транспорт относится к базовым отраслям в первую очередь как «материальная база» внешнеэкономических связей. На него также возложены задачи по улучшению валютного баланса путем экспорта транспортных услуг.

С потерей крупнейших портов на Черноморском побережье и Балтике мощности морских портов России только на 50% удовлетворяют собственные потребности.

Через Черноморско-Азовский бассейн проходит ныне 23,7% отправляемых за рубеж грузов. Наиболее значительными стали на Черноморском побережье - порты Новороссийск (55 млн. т) и Туапсе (16 млн. т); на Азовском - Темрюк и Кавказ (0,8 млн. т), Ейск (2,0 млн. т).

Район экспортно-импортного тяготения Азово-Черноморского региона охватывает более 80 государств. Особое географическое положение России определяет ее стратегию, политику и развитие. Занимая более 30% территории Евразии, она объективно призвана играть роль геополитического и геоэкономического моста между странами Запада и Востока. Имея выходы к морям, а, также обладая системами космической, воздушной и морской навигации, Россия владеет уникальными возможностями международного транзита. В этом аспекте Азово-Черноморский регион выступает как важнейшее звено в единой транспортной системе России. По его территории уже проходит критский коридор № 9, по которому осуществляются перевозки грузов Северная Европа - Москва - Ростов - Новороссийск.

Россия заинтересована в развитии перспективного МТК № 10 «Волго-Донского», маршрут которого пролегает по Черному и Азовскому морям, Дону и Цимлянскому водохранилищу, по Волго-Донскому каналу, Волге и Волго-Каспийскому каналу.

Однако усиление на рынке международного транзита позиций России вызывает негативную реакцию со стороны ряда бывших советских республик Украины, Грузии, Азербайджана, в связи с чем они предпринимают попытки, поддерживаемые Западом, по созданию конкурирующих транспортных коридоров. Это относится в первую очередь к проекту ТРАСЕКА (Транспортная Система Европа - Кавказ - Азия): Хельсинки - Гданьск - Одесса - Поти - Баку - Туркмен-Баши, параллельного центральному коридору АЛТИД, проходящему по территории России. Коридор создан для сообщения европейских стран со странами Средней Азии и дальнейшем выходом на Иран и к портам Персидского залива. Поэтому, России, чтобы по-прежнему оставаться транспортным «мостом», необходимо не останавливаться на достигнутом, а продолжать моделирование и открытие новых «коридоров», опираясь на поддержку заинтересованных сторон. У России имеются необходимость и возможность осуществления перспективного проекта особо высокой инвестиционной привлекательности, обеспечивающих жизненно-важные национальные интересы России - формирование международного транспортного коридора «Южный транзит». Это - направление перевозок: Китай - Казахстан - Россия (Урал - Поволжье-Кавказ) - страны Балканского полуострова и Средиземноморья, т.е. северная ветвь «Великого шелкового пути», незаслуженно ускользает из поля зрения исследователей, хотя уже сегодня Казахстан через Россию и Украину отправляет более 15 миллионов тонн угля, черных и цветных металлов, нефти. На Урале транзитные Казахстанские грузы вместе с внешнеторговыми российскими образуют мощный грузопоток (к 2020 г. более 45 млн.т/год), следующий через южные порты. Из Китая в Румынию и другие страны южной Европы через Суэцкий канал в больших объемах

перевозятся грузы в контейнерах с расстоянием перевозок до 17 тысяч километров. При следовании китайских грузов в Европу «Южным транзитом» расстояние сокращается до 10 тысяч километров.

Естественным продолжением «Южного транзита» может и должно стать морское паромное железнодорожное сообщение Цемесская бухта - порт Самсун и далее железной дорогой через Турцию до порта Мерсин с паромным выходом в страны Ближнего Востока, Северной Африки, Средиземноморья.

5. Для определения перспектив развития транспортной инфраструктуры Азово-Черноморского региона необходимо иметь четкое представление о размерах грузо- и пассажироперевозок.

Транспортный комплекс Азово-Черноморского побережья характеризуется преобладанием в грузопотоке экспортно-импортных грузов перевозимых морским транспортом.

К началу 90-х годов потребность России в переработке грузов через порты Азово-Черноморского бассейна, включая грузы бывших союзных республик, тяготеющих к портам России, составляла 97 миллионов тонн в год, в том числе в экспорте - 80 миллионов тонн, в импорте 13 миллионов тонн и в каботаже 4 миллиона тонн.

В общем объеме внешнеторговых грузов на долю наливных приходилось более 70%, сухих - около 30%. Из общего объема внешнеторговых грузов 52% перерабатывалось в портах России, в том числе наливных - 65%, сухих 20%. Соответственно в портах других бывших союзных республик, в основном Украины, перерабатывалось 48% внешнеторговых грузов Азово-Черноморского бассейна. Данные об объемах перевозок внешнеторговых грузов приводятся в таблице 1.

Таблица 1 - Объем перевозок внешнеторговых грузов России через морские порты Азово-Черноморского бассейна в 1990 году.

	Всего:		Экспорт		Импорт	
	млн. т	%	млн. т	%	млн. т	%
Всего:	92,74	100	79,52	100	13,22	100
наливные	66,21	100	65,10	100	1,11	100
сухие	26,53	100	14,42	100	12,11	100
Через порты России:	48,32	52,1	44,49	56,9	3,83	28,9
наливные	42,91	64,8	42,50	65,2	0,41	36,9
сухие	5,41	20,0	1,99	13,8	3,42	28,2
Через порты других государств:	44,42	47,9	35,03	44,1	9,39	71,1
наливные	23,30	35,2	22,60	34,8	0,70	63,1
сухие	21,12	80,0	12,43	86,2	8,69	71,8

Источник: Экономическое положение России. Госкомстат РФ.

Общий объем экспортных перевозок через порты бассейна к 1995 г., по сравнению с 1990 г., незначительно уменьшился (на 8,7%), в том числе по наливным - на 20%, при увеличении объемов перевозок сухих грузов на 44%

Увеличение объемов перевозок сухих грузов произошло, в основном, по генеральным грузам (на 70%) за счет резкого увеличения экспорта металлов (в 2,4 раза), а химических грузов (на 73%), целлюлозно-бумажных (на 83%) и машин и оборудования (на 33%). Таким образом, в общем объеме экспортных перевозок России через азово-черноморские порты доля сухих грузов в 1995 г. составила 28,7% против 18,1% в 1990 г.

Для определения перспектив развития портов региона необходимо определить потребности России (и некоторых других стран) в объемах морских перевозок через Азово-Черноморский бассейн.

При прогнозировании объемов перевозок грузов через порты бассейна, помимо анализа современного состояния экономики России, потенциала основных грузообразующих отраслей, а также конъюнктуры мировых товарных рынков, широко использовались экспертные оценки специалистов о тенденциях развития производства и экспорта, с учетом приоритетов долгосрочного социально-экономического развития.

Динамика объемов экспортных и импортных перевозок через порты Азово-Черноморского бассейна на период до 2020 г., положенных в основу расчетного грузооборота портов приведена в таблице 2.

Таблица 2 - Динамика объемов перевозок экспортно-импортных грузов через порты Азово-Черноморского региона, млн. т

Грузы	Экспорт				Импорт			
	1990	1995	2005	2020	1990	1995	2005	2020
Всего:	79,52	72,62	121,50	134,87	13,22	2,88	15,93	18,62
Наливные:	65,10	51,80	88,30	92,80	1,11	0,35	1,70	1,70
нефтепродукты	61,00	49,10	84,00	87,10	0,61	0,18	0,90	0,90
химические	0,30	0,70	0,40	2,20	0,21	0,10	0,60	0,60
сжижен. газы	3,08	2,00	3,50	3,50	-	-	-	-
проч. наливн.	-	-	-	-	0,29	0,07	0,20	0,20
Сухие:	14,42	20,82	33,20	42,07	12,11	2,53	14,23	16,92
навалочные	7,24	8,35	18,34	27,60	1,15	1,27	2,40	2,63
зерновые	-	0,23	0,50	0,50	6,18	0,10	5,00	6,00
лесные	0,81	1,38	2,15	2,25	0,05	0,01	0,05	0,05
генеральные	6,37	10,86	12,21	11,72	4,73	1,15	6,78	8,24
химические	1,06	1,83	1,00	1,00	0,21	-	0,23	0,35
цемент	0,14	0,06	0,65	1,00	-	-	-	-
целлюлозные	0,23	0,42	0,40	0,60	-	-	-	0,01
прочие	1,49	0,70	3,50	4,15	1,86	0,70	3,78	5,08

Источник: «Обоснование грузовой базы для развития морского транспорта». Союзморниипроект, 2000.

Расчетный суммарный объем экспортных грузопотоков через порты Азово-Черноморского региона на перспективу определен в размере 122 миллионов тонн на 2005 г. и 135 миллионов тонн - на 2020 г., т.е. за 15 лет с 1990 г. по 2005 г. рост составит 42 миллиона тонн (148%), а в последующие 15 лет, с 2005 г. по 2020 г. - 13 миллионов тонн (112%).

Существенных изменений в направлениях грузопотоков наливных грузов по портам бассейна в перспективе не ожидается, но удельный вес районов России уменьшится за счет появления транзитных грузопотоков из Казахстана и Азербайджана.

В экспорте сухих грузов через порты региона в настоящее время наибольший удельный вес занимают Уральский район (22,1%), Западно-Сибирский (17,8%), Поволжский (14,1%), Центрально-Черноземный (11,6%), Северо-Кавказский (9,5%), центральный (8,7%), Северный (7,8%) районы, на долю остальных приходится 8,4%.

Ожидается, что увеличится доля Западно-Сибирского района (до 21,2%) в результате увеличения экспорта угля, Центрально-Черноземного (до 13,1%), в связи с увеличением экспорта железорудных концентратов и окатышей из Белгородской области, Северо-Кавказского (до 11-12%), за счет увеличения экспорта цемента и зерна. Основными районами прибытия наливных импортных грузов в азово-черноморские порты в настоящее время являются районы: Центральный (34,3%), Поволжский (28,6%), Северо-Кавказский (20%) и Центрально-Черноземный (17,1%). В перспективе их роль практически не изменится.

В формировании импортных грузопотоков сухих грузов в н.в. наиболее заметную роль играют: Северо-Кавказский район (34,4%), Поволжский (22,1%), Центральный (13,8%), Волго-Вятский (9,9%), Уральский (8,7%), Центрально-Черноземный (7,1%), на долю других приходится 4%. В будущем удельный вес в импортных перевозках Северо-Кавказского района может увеличиться до 37-39% за счет увеличения импорта сахара, поступающего на сосредоточенные здесь заводы и кормового зерна. За счет этого уменьшится доля ряда районов, при увеличении абсолютных объемов импорта: Волго-Вятского, Центрального, Центрально-Черноземного.

Суммирование отдельных морских грузопотоков, привязанных к конкретным портам региона, позволяет определить роль каждого порта в настоящее время и в перспективе до 2020 г. в морских перевозках экспортно-импортных грузов.

Таблица 3 - Распределение объемов грузовых перевозок России по отдельным портам Азово-Черноморского региона, млн. т в год

Порты	Экспорт				Импорт			
	1990	1995	2005	2020	1990	1995	2005	2020
Всего:	79,52	72,62	121,50	134,87	13,22	2,88	15,93	18,62
наливные	65,10	51,80	88,30	92,80	1,11	0,35	1,70	1,70
сухие	14,42	20,82	33,20	42,07	12,11	2,53	14,23	16,92
Порты России	14,49	51,24	120,00	134,87	3,83	2,73	15,33	18,02
наливные	42,50	41,30	88,30	92,80	0,41	0,25	1,10	1,10
сухие	1,99	9,94	31,70	42,07	3,42	2,48	14,23	16,92
Новороссийск	34,79	38,44	76,75	85,23	3,44	1,99	8,96	10,97
наливные	33,60	32,10	58,70	61,20	0,20	0,07	0,20	0,20
сухие	1,19	6,34	18,05	24,03	3,24	1,92	8,76	10,77
Туапсе	9,58	11,89	24,18	29,99	0,37	0,52	3,08	3,49
наливные	8,90	9,20	16,10	18,10	0,21	0,18	0,90	0,90
сухие	0,68	2,69	8,08	11,89	0,16	0,34	2,18	2,59
Таганрог	0,12	0,84	1,32	1,90	0,02	0,20	0,84	1,06
наливные	-	-	-	-	-	-	-	-
сухие	0,12	0,84	1,32	1,90	0,02	0,20	0,84	1,06
Прочие порты	-	0,07	17,25	17,25	-	-	2,45	2,50
наливные	-	-	-	13,50	-	-	-	13,50
сухие	-	0,07	4,25	4,25	-	-	2,45	2,50
Порты Украины	35,03	21,38	1,50	-	9,39	0,15	0,60	0,60
наливные	22,60	10,50	-	-	0,70	0,10	0,60	0,60
сухие	12,43	10,88	1,50	-	8,69	0,05	-	-

К переработке нефтепродуктов будут подключены такие порты как Кавказ и Тамань. Последний кроме нефтепродуктов будет перерабатывать аммиак и сжиженные газы.

Объемы перевозок грузов в каботажном плавании на перспективу определены в объеме около 4 миллионов тонн, это строительные грузы навалом, а также зерно и прочие грузы, подлежащие переработке в портах Ейск (2,35 млн.т) и Темрюк (1,5 млн.т),

В Азово-Черноморском регионе величина пассажирской базы транспорта зависит, прежде всего, от уровня развития курортов, так как более 95 процентов пассажиропотока составляют отдыхающие, прибывающие на курорты Черного и Азовского морей. При определении величины пассажирской базы транспорта следует учитывать не только существующие, но и перспективные возможности развития рекреации и санаторно-курортного дела в Азово-Черноморском регионе, сезонность в

характере пассажирских перевозок и распределение пассажиропотока по видам транспорта.

Перспективная рекреационная емкость побережий Краснодарского края составляет более ИЗО тысяч человек, а азовского побережья Ростовской области около 60 тысяч человек и принимая во внимание, что средняя продолжительность отдыха одного человека составляет 14 дней можно рассчитать потребность региона в отдельных видах пассажирских перевозок. Данный расчет следует проводить порайонно, так как основные курортные микрорайоны обладают своей транспортной инфраструктурой.

Таблица 4 - Потребность районов Азово-Черноморского региона в пассажирских перевозках

№	Район	Рекреац. емкость тыс. чел.	Транспортная потребность, тыс. чел/сут		
			Ж-д	Автомоб.	Воздушн.
1	Анапский	216,0	10,8	3,5	1,1
2	Геленджик	92,9	4,6	1,5	0,5
3	Новороссийск	70,0	3,5	1,2	0,4
4	Сочи	206,9	10,3	3,4	1,0
5	Туапсинский	182,9	9,1	3,0	0,9
6	Темрюкский	298,6	14,9	6,4	-
7	Пр.-Ахтарский	49,1	2,5	1,1	-
8	Ейский	12,6	0,6	0,3	-
9	Щербиновский	5,1	0,3	0,1	-
10	Ростовская обл.	60,0	3,0	1,0	0,3
	Итого:	1194,4	59,6	21,5	4,2

Основные объемы пассажироперевозок приходятся на железнодорожный транспорт. Определяя уровень его развития следует учитывать пропускную способность основных железнодорожных магистралей. Пассажирские перевозки в направлении побережий Азовского и Черного морей осуществляются по следующим направлениям:

- направление Туапсе-Сочи. Более 90% пассажироперевозок по этому направлению производится по железнодорожной линии Краснодар - Горячий Ключ - Туапсе - Адлер. Для удовлетворения спроса на перспективные пассажирские перевозки данная линия должна обеспечивать пропуск 22 пар пассажирских составов в сутки. Около 10% пассажирских перевозок осуществляется по линии Армавир - Белореченск - Туапсе. По этой линии достаточно обеспечить ежесуточный пропуск 3 пар пассажирских составов;

- направление Новороссийск-Геленджик (в настоящее время направление включает в себя Анапский район и обеспечивает железнодорожное сообщение с Крымом). Пассажироперевозки по

указанному направлению осуществляются по магистрали Краснодар - Новороссийск. В случае если в зоне обслуживания Новороссийской железнодорожной станции останутся Анапский район и Крым, магистраль Краснодар - Новороссийск должна будет обеспечивать возможность пропуска 24 пар пассажирских поездов в сутки. Учитывая перспективы развития Новороссийского морского порта, целесообразно разгрузка направления от части пассажирских составов с переадресацией их на Анапу. В этом случае по линии Краснодар - Новороссийск пропуск пассажирских составов составит 10 пар в сутки;

- направление Анапа. В настоящее время обслуживается в основном Новороссийской станцией. В перспективе, с целью разгрузки новороссийского направления, наиболее целесообразна организация нового направления Анапа - Темрюк, с движением пассажирских составов по маршруту Ростов-на-Дону - Староминская - Тимашевск - Славянск-на-Кубани - Крымск - Анапа и Темрюк. Пропускная способность данного маршрута в перспективе должна составлять 32 пары пассажирских составов в сутки;

- направление Ейск (с обслуживанием Щербиновского района). Перспективные пассажирские потребности удовлетворяются движением одной парой пассажирских составов по маршруту Ростов-на-Дону - Староминская - Ейск;

- направление Приморско-Ахтарск. Перспективная потребность в пассажироперевозках удовлетворяется организацией движения двух пар пассажирских поездов в сутки по маршруту Тимашевск - Приморско-Ахтарск;

- направление Азовское побережье Ростовской области. Пассажироперевозки осуществляются через Ростов-на-Дону с обеспечением движения одной пары составов в сторону Азова и двух пар составов в сторону Таганрога.

Распределение автомобильного потока в направлении черноморского побережья осуществляется в Краснодаре. Отсюда начинается движение по автодорогам Краснодар - Джубга, Краснодар - Новороссийск, Краснодар - Анапа. Все дороги выходят на Сухумское шоссе, протягивающееся вдоль берега Черного моря. В пассажироперевозках перспективную потребность в пропускной способности автодорог можно определить следующим образом: Краснодар - Джубга - четыре тысячи; Краснодар -Новороссийск - две тысячи; Краснодар - Анапа -Темрюк - порт Кавказ - шесть тысяч автомобилей в сутки. Потребности в перевозках пассажиров в сторону Азовского моря незначительны.

Увеличивающиеся объемы перевозок через порты Азово-Черноморского побережья сухих грузов уже сегодня позволяют говорить о том, что в значительном развитии нуждается, прежде всего, железнодорожная сеть региона. В основе расчета необходимой пропускной способности основных железнодорожных магистралей целесообразно

учитывать пассажироперевозки и объемы экспорта сухих грузов, так как во всех без исключения портах они превышают объемы импорта сухих грузов.

Таблица 5 - Потребность в пропускной способности основных железнодорожных магистралей на перспективу до 2020 года, пар поездов в сутки

№	Порт	Железнодорожная линия	Объем экспорта сухих грузов млн.т/год	Потребность в пропуске ж/д составов, пар/сут		
				грузов.	пассаж.	всего
1	Новороссийск	Краснодар-Крымск-Новороссийск	22,03	22	10	32
2	Туапсе	а) Армавир-Туапсе	9,54	10	3	13
		б) Краснодар-Туапсе	2,35	2	22	24
3	Ейск	Ростов-на-Дону-Староминская-Ейск	1,60	3	1	4
4	Темрюк	Крымск-Темрюк-Анапа	0,75	2	32	34
5	Кавказ	Крымск-Кавказ	2,00	6	-	6
6	Таганрог	Ростов-Таганрог	1,90	3	2	5
7	Сочи	Туапсе-Сочи	-	2	16	18
8	П-Ахтарск	Тимашевск-П-Ахтарск	-	-	2	2

В данном расчете учтены и собственные нужды портовых городов в грузовых железнодорожных перевозках и принято во внимание, что с осени 2004 года возобновлено железнодорожное сообщение через паромную переправу между портом Кавказ и Керчью.

Увеличивающиеся объемы перевозок по железным дорогам требуют организации оптимального режима движения подвижного состава. Наибольшая пропускная способность однопутной железной дороги достигается при организации движения в течение половины суток в одном направлении и, в течение другой половины суток в обратном. В этом случае однопутная электрифицированная дорога способна пропустить до 60 пар составов в сутки. Оборудованная двухпутная дорога пропускает до 200 пар составов. Существующие железные дороги способны обеспечить перемещение перспективных потоков грузов и пассажиров, но следует учитывать, что наиболее загруженные направления представлены однопутными магистралями, а организация суточного маятникового движения требует наличия развитой базы отстоя составов в наиболее крупных железнодорожных узлах. В этом отношении наибольшего внимания требует

развитием станционного хозяйства таких транспортных узлов, как Туапсе, Новороссийск, Крымск, Анапа.

Увеличение объемов морских и железнодорожных перевозок порождает две крупные проблемы, решение которых является крайне важным для экономики всего южнороссийского региона. Первая проблема заключается в обеспечении растущих потребностей портового хозяйства и железнодорожного транспорта электроэнергией. Вторая проблема заключается в неизбежности порожнего прогона железнодорожных составов. Планируемые объемы экспорта сухих грузов превышают объемы импорта: в Новороссийске на 11,26; в Туапсе на 9,30; в Ейске на 0,54; в Кавказе на 0,7 и в Таганроге на 0,9 миллионов тонн в год. А это значит, что из порта Новороссийск ежедневно будет отправляться 10 незагруженных железнодорожных составов, из Туапсе 8, из остальных портов 3. Оптимальным решением проблемы является создание в Краснодарском крае производств, ориентированных на производство продукции для Уральского, Западно-Сибирского, Поволжского, Центрально-Черноземного и Северного районов, то есть районов из которых в порты региона поступает основная масса экспортных сухих грузов.

Напряженное движение по железнодорожным магистралям требует снижения объемов транспортировки нефти и нефтепродуктов по железной дороге, к основным нефтеналивным портам - Новороссийску и Туапсе подходят нефтепроводы диаметром 1020 мм. Пропускная способность нефтепроводов такого диаметра до 45 миллионов тонн в год, то есть каждый из них в состоянии обеспечить перекачку необходимого количества нефти. Однако, для того чтобы достичь указанного уровня пропускной способности необходимо обеспечить давление в трубопроводе не менее 7 МПа. Поэтому на этих нефтепроводах необходима реконструкция и модернизация компрессорных станций. Из нового строительства целесообразна прокладка нефтепровода до порта Тамань.

Как отмечалось, в Новороссийске планируется обрабатывать до двух миллионов тонн в год автомобильных контейнерных грузов. Обработкой автомобильных контейнеров будут заниматься также Туапсе, Ейск, Темрюк и Таганрог. Основные перевозки контейнеров будут осуществляться по автодорогам Новороссийск-Краснодар и Туапсе-Краснодар, с последующим выходом на автомагистраль «Дон». Учитывая, что порты Новороссийск и Туапсе будут участвовать в работе ответвления международного транспортного коридора необходима реконструкция автодорог Краснодар-Туапсе на участке от Горячего Ключа до Туапсе и дороги Краснодар-Новороссийск на участке от п. Энем до Новороссийска и обустройство Сухумского шоссе от Новороссийска до Туапсе.

Развитие транспортных коммуникаций на основе системы транспортных коридоров позволяет сконцентрировать ресурсы на освоении важнейших грузо- и пассажиропотоков, использовать транзитный потенциал российской транспортной системы, обеспечить стыковку российских коммуникаций с системой Панъевропейских транспортных коридоров,

оптимизировать взаимодействие различных видов транспорта, снизить экологическую нагрузку, создаваемую транспортными системами.

Привлечение финансовых ресурсов в Азово-Черноморский регион невозможно без стимулирования со стороны органов управления. В настоящее время администрации Краснодарского края и Ростовской области осуществляют поддержку инвестиционных проектов по следующим направлениям: обеспечивается система сопровождения; предусмотрено льготное налогообложение субъектов инвестиционной деятельности, осуществляющих инвестиционные проекты; предусмотрено льготное налогообложение кредитных и лизинговых организаций.

6. Возможность развития транспортной сферы Азово-Черноморского побережья обуславливается и обеспеченностью необходимыми трудовыми ресурсами. Сегодня на побережьях Черного и Азовского морей проживает 2514,2 тысячи человек. Городское население составляет 2139,8 тысяч человек, или немногим более 85%, в сельской местности проживает 374,4 тысячи человек. Такого высокого показателя удельного веса городского населения нет ни у одного региона России. Трудоспособное население составляет более 55% от общей численности. Возрастная структура характеризуется высоким удельным весом лиц молодого возраста. Показатели механического прироста населения в Азово-Черноморском регионе самые высокие среди районов и городов Дона и Кубани. Естественный прирост, хоть и отрицательный, также отличается наиболее высокими показателями. Анализ половозрастной структуры населения позволяет сказать, что до 2010 года регион будет в достаточной степени обеспечен трудовыми ресурсами, в этот период ежегодно будет вступать в трудоспособный возраст на тысячу человек больше, чем выбывает из него. Однако следует учитывать и то, что транспортная сфера не единственная отрасль экономики региона, ориентированная на привлечение инвестиций и создание новых рабочих мест. Недостаток трудовых ресурсов уже сегодня ощущается в строительстве, отраслях, связанных с развитием информационных технологий, коммунальном хозяйстве, рекреации и некоторых других сферах.

Неблагоприятная ситуация в обеспеченности трудовыми ресурсами может усугубиться в том случае, если не произойдет изменений в движении населения. В период с 2011 по 2020 годы в Азово-Черноморском регионе в трудоспособный возраст ежегодно будет вступать в среднем на полторы тысячи человек меньше, чем выбывает из него. Эта тенденция может сохраниться и в дальнейшем.

7. Транспорт оказывает негативное воздействие на все компоненты природной среды и является одним из основных источников загрязнения.

Первая проблема - отъем транспортными сооружениями земли: последние занимают от 7% до 20-30% (в городах) территории. Землеемкость можно было бы уменьшить за счет полимагистралей, "транспортных жгутов",

когда в одной полосе размещены несколько видов транспортных коммуникаций, кроме трубопроводов.

Самым значительным фактором остаются выбросы в атмосферу, воду и почвы, и загрязнение их тяжелыми металлами и другими вредными веществами. Доля транспорта в общем загрязнении оценивается в 50%. Среди видов транспорта лидером в загрязнении природы является автомобильный. Большую роль в оздоровлении природной среды может сыграть усовершенствование дорожной сети. По данным НИИАТ перерасход топлива на 100 км пробега для самого распространенного в России грузовика ЗИЛ 130 на грунтовой дороге составляет 17 л по сравнению с проездом по дороге с капитальным покрытием. Сегодня нужны целенаправленные меры по защите окружающей среды. При проектировании транспортных магистралей необходимо минимизировать ущерб, наносимый природе, сохранять естественно-природные ландшафтные зоны. Новые транспортные средства должны создаваться с учетом международных норм, а действующие модернизироваться для сведения к минимуму загрязнения природы.

На основании проведенного анализа влияния политико-экономических, социальных, природных и экологических факторов на развитие транспортной инфраструктуры Азово-Черноморского побережья России можно сделать следующие выводы и предложения:

1. Актуальной проблемой является достижение рационального соотношения между видами транспорта, взаимосвязанной динамики в их развитии и использовании. Именно на «стыках» взаимодействия между видами транспорта имеют место в настоящее время наибольшие потери и диспропорции. Наметилась тенденция к непропорциональному развитию инфраструктуры видов транспорта, что ведет к утрате системного эффекта на рынке транспортных услуг, как для производителей, так и для перевозчиков.

Ресурсоемкость транспорта, обусловленность его развития объемом, структурой и размещением материального производства, значительная роль транспорта в обеспечении государственных функций вызывают необходимость в повышении управляемости транспортной системой. Для успешного развития транспортной инфраструктуры и обеспечения притока инвестиций в отрасль необходимо добиться сокращения прямого участия государства в транспортной деятельности, но степень государственного регулирования при этом не должна быть ослаблена.

2. В своем развитии транспортная сфера региона в ближайшие годы должна ориентироваться на обеспечении внешнеэкономических перевозок России и отдельных стран «ближнего» зарубежья, а также на перевалке транзитных грузов.

Для обеспечения дальнейшего успешного развития транспортной инфраструктуры Азово-Черноморского побережья необходима разработка и

реализация региональной программы развития транспортной инфраструктуры региона, в которой должны найти отражение следующие моменты:

- осуществление комплексного развития отдельных видов транспорта, что обеспечит внедрение единой системы управления транспортным комплексом и обеспечит осуществление мультимодальных и интермодальных перевозок;
- опережающего развития электроэнергетики, как базовой отрасли развития транспортной инфраструктуры;
- развитие промышленного производства в районах прилегающих к основным транспортным узлам и магистралям, с целью сокращения порожних прогонов транспортных средств.

3. Развитие транспортной сферы сдерживается в результате несовершенства российского законодательства, регулирующего инновационную деятельность. В этом отношении требуется доработка нормативно-правовых актов с учетом предоставления льгот организациям, осуществляющим деятельность в области инноваций на транспорте.

4. Развитие транспортной сферы необходимо осуществлять с учетом происходящих демографических процессов, следует учитывать обеспеченность трудовыми ресурсами.

Складывающаяся демографическая ситуация требует разработки региональной миграционной программы, в которой должны найти отражение следующие моменты:

- определение общего количество мигрантов, пребывающих на постоянное место жительства в Азово-Черноморский регион, с разбивкой по срокам прибытия;
- определение районов и городов Азово-Черноморского побережья, наиболее заинтересованных в приеме мигрантов;
- определение половозрастного состава желательных мигрантов;
- определение уровней образования и профессиональной подготовки желательных мигрантов.

5. Развитие транспортной инфраструктуры региона возможно при оказании ей поддержки со стороны государственных органов - как федеральных, так и региональных. Поддержка со стороны государственных органов должна заключаться в:

- предоставление определенных льгот при реализации инвестиционных проектов, имеющих государственное и региональное значение предприятиями транспортного комплекса;
- обеспечение притока инвестиций в развитие транспортных коммуникаций;
- осуществление долгосрочного кредитования предприятий транспортной сферы.

6. При определении перспектив развития транспортного комплекса необходимо учитывать природные и экологические факторы. В этом отношении необходимо:

- поэтапно перейти к системе формирования и использования транспортных полимагистралей;
- обеспечить предоставление льгот перевозчикам, использующим экологически чистые виды топлива;
- ужесточить требования и контроль за техническим состоянием транспортных средств.

7. Возможности развития транспортной инфраструктуры определяются инвестиционной привлекательностью и объемом инвестиций, привлекаемых в транспортное строительство. В отношении стимулирования притока инвестиций в транспортную инфраструктуру региона, представляется целесообразным разработка региональной инвестиционной программы, предусматривающей направление инвестиций в развитие транспортного хозяйства, с привлечением частных инвестиций и таких инвесторов как Пенсионный фонд и страховые организации.

3. СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

В первой главе **«Социально-экономические предпосылки развития транспорта»** рассматриваются социально-экономические факторы, оказывающие влияние на развитие транспорта. В пункте 1.1 **«Социально-исторические условия развития транспорта»** проведен анализ влияния социально-экономических факторов, таких как развитие производительных сил общества, ускорение научно-технического прогресса, глобализация мировой экономики и других на развитие транспорта в историческом аспекте. В пункте 1.2 **«История развития транспортной инфраструктуры Азово-Черноморского побережья»** изучено влияние указанных факторов на формирование транспортной сферы Азово-Черноморского побережья на различных этапах ее развития.

Во второй главе **«Современное состояние и специализация отдельных видов транспорта Азово-Черноморского побережья»** охарактеризована сложившаяся транспортная сеть Азово-Черноморского региона. В пункте 2.1 **«Железнодорожный транспорт»** дан анализ состояния и специализации железнодорожного транспорта региона. В пункте 2.2 **«Водный транспорт»** приводятся данные, характеризующие работу внутреннего водного и морского транспорта. В пункте 2.3 **«Автомобильный транспорт»** охарактеризовано состояние автомобильной дорожной сети региона и подвижного состава автотранспорта. В пункте 2.4 **«Воздушный транспорт»** рассмотрены состояние и проблемы авиации. В пункте 2.5. **«Трубопроводный транспорт»** приведены показатели по пропускной способности трубопроводов, ориентированных на морские порты.

В третьей главе **«Влияние политико-экономических факторов на развитие транспортной инфраструктуры Азово-Черноморского региона»** рассматриваются экономические и геополитические факторы, оказывающие, наибольшее влияние на изменения, происходящие в транспортном комплексе. В пункте 3.1 «Интеграция экономики страны в мировое хозяйство, как определяющий фактор развития транспортного комплекса региона» определены возможности транспортного комплекса региона к осуществлению международных перевозок и значение участия в работе международных транспортных коридорах для интеграции экономики страны в мировое хозяйство. В пункте 3.2 «Место Азово-Черноморского региона в формирующихся мировых и континентальных транспортных коридорах» показаны перспективы развития транспортной инфраструктуры региона и возможности формирования новых национальных и международных транспортных коридоров. В пункте 3.3 «Грузовая база развития транспорта» приводятся данные о планируемых объемах грузовых перевозок на период до 2020 года. В пункте 3.4 «Пассажирская база развития транспорта» рассматриваются предполагаемые изменения пассажиропотоков. В пункте 3.5 «Перспективы развития транспортной инфраструктуры Азово-Черноморского региона» произведен расчет потребности в подвижном составе железнодорожного транспорта, необходимость реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.

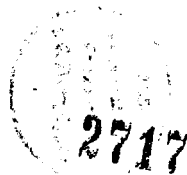
В главе четвертой **«Учет социально-политических, экономических, природных и экологических факторов при определении перспектив развития транспортного комплекса Азово-Черноморского региона»** выделяются основные проблемы, препятствующие развитию транспортного комплекса региона и, приводятся рекомендации по их решению. В пункте 4.1 «Государственное регулирование развития транспортной инфраструктуры» рассмотрены основные государственные программы, регулирующие развитие транспорта, выделяются спорные моменты и несогласованность между положениями отдельных программ. В пункте 4.2 «Финансирование развития транспортного комплекса» рассмотрена возможность привлечения инвестиций из различных источников. В пункте 4.3 «Потребность в трудовых ресурсах» даны рекомендации по обеспечению трудовыми ресурсами транспортной сферы Азово-Черноморского побережья. В пункте 4.4 «Влияние на развитие транспорта природных и экологических факторов» рассмотрены влияние транспорта на состояние экологической обстановки Азово-Черноморского региона Российской Федерации.

Список работ, опубликованных по теме диссертации:

1. Шестернин В.В. Проблемы автомобильного транспорта в курортных районах /Карпенко П.Л. // Актуальные вопросы экологии и охраны природы экосистем южных регионов России и сопредельных территорий. Сборник материалов ХУ11 межреспубликанской научно-практической конференции. Краснодар, 2004. - 252-253.
2. Шестернин В.В. Специализация транспорта Азово-Черноморского побережья Российской Федерации // Деп. в ИНИОН РАН. - М, № 59057 от 29.12.2004.-25 с.
3. Шестернин В.В. Азово-Черноморский регион России в формирующихся мировых и континентальных транспортных коридорах /Карпенко П.Л./Деп. в ИНИОН РАН. - М., № 59050 от 29.12.2004.-40 с.
4. Шестернин В.В. История развития транспортной инфраструктуры Азово-Черноморского побережья России /Карпенко П.Л./ Деп. в ИНИОН РАН. - М., № 59056 от 29.12.2004. - 10 с.
5. Шестернин В.В. Экологические проблемы транспорта // Актуальные вопросы экологии и охраны природы экосистем южных регионов России и сопредельных территорий. Сборник материалов ХУ11 межреспубликанской научно-практической конференции. Краснодар, 2005.

Бумага тип. № 2. Печать трафаретная.
Тираж 100 экз. Заказ № 351 от 21.03.05 г.
Кубанский государственный университет.

350040 г. Краснодар, ул. Ставропольская, 149,
Центр "Универсервис", тел. 21-99-551.



22 АПР 2005