

**Хегай Юрий Александрович**

кандидат технических наук,  
доцент кафедры экономики и организации  
предприятий энергетического  
и транспортного комплексов  
Сибирского федерального университета

**Лукьяненко Елизавета Сергеевна**

магистрант Сибирского федерального университета

---

**ПРОБЛЕМЫ ИНТЕГРАЦИИ  
В МИРОВОЕ ТРАНСПОРТНОЕ  
ПРОСТРАНСТВО И РЕАЛИЗАЦИИ  
ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА СТРАНЫ**

---

**Аннотация:**

*В статье рассматриваются вопросы интеграции в мировое транспортное пространство и реализации транспортного потенциала страны. Исследуются преимущества и недостатки разных видов транспорта, анализируется их работа по перевозке грузов и пассажиров за 2011–2014 гг. Несмотря на проблемы в транспортной инфраструктуре, РФ совместно с КНР намерена возродить «Шелковый путь». Решение этого проекта региональной интеграции предполагает не только создание нового евразийского транспортного коридора, но и значительное укрепление экономического взаимодействия на просторах крупнейшего континента мира, что обуславливает достижение цели, поставленной Транспортной стратегией РФ на период до 2030 г.*

**Ключевые слова:**

*интеграция, транспорт, цель, транспортная инфраструктура, транспортный поток, финансирование, Шелковый путь.*

---

**Khegay Yury Aleksandrovich**

PhD in Technical Sciences, Assistant Professor,  
Department for Economics  
and Management of Energetic and Transport  
Complexes Enterprises,  
Siberian Federal University

**Lukyanenko Elizaveta Sergeevna**

Student, Siberian Federal University

---

**THE PROBLEMS OF INTEGRATION  
IN THE GLOBAL TRANSPORT SPACE  
AND THE FULFILLMENT OF TRANSIT  
POTENTIAL OF THE COUNTRY**

---

**Summary:**

*The article deals with the integration into the global transport space and the fulfilment of the transport potential of the country. The authors examine advantages and disadvantages of various modes of transport, analyse the cargo and passenger transport for the period of 2011–2014. Despite the existing problems in the transport infrastructure, Russia and China plan to revive the Silk Route. This regional integration project involves not only creation of a new Eurasian transportation corridor, but also the significant strengthening of the economic cooperation in the largest continent of the world, which will result in the achievement of the objectives set by the Transport Strategy of the Russian Federation for the period until 2030.*

**Keywords:**

*integration, transport, goal, transport infrastructure, traffic flow, financing, Silk Route.*

---

Интеграция в мировое транспортное пространство, реализация транзитного потенциала страны – одна из целей Транспортной стратегии РФ на период до 2030 г. [1]. Выгодное географическое положение влияет на доходы от экспорта транспортных услуг, в том числе от транзитных перевозок.

Труднодостижимая цель, поставленная перед субъектами страны, подразумевает практически 100 %-е изменение транспортной инфраструктуры регионов. Иначе желаемые объемы интеграции в мировое транспортное пространство не будут достигнуты. Реализация данной задачи возможна при решении следующих проблем, существующих на сегодняшний день в России:

- ограниченная пропускная способность транспортной сети;
- дифференцированное значение транспорта;
- низкий уровень инженерно-строительных технологий и компетенций;
- дефицит финансирования развития отрасли и др.

Ограниченная пропускная способность транспортных сетей заключается в непрекращающемся ежегодном увеличении количества транспортных средств. Постоянно возрастающее число крупнотоннажных автомобилей, ускоряющее износ дорожного полотна, негативно отражается на стоимости затрат на ремонт дорог и транспортной инфраструктуре в целом.

Неравномерность транспортного потока между автомагистралями федерального значения и региональными дорогами способствует тому, что первые работают в режиме перегрузок.

Похожая тенденция наблюдается на РЖД. Наличие «узких мест» и практически не развивающаяся сеть железнодорожных путей заставляют предприятия перемещать товар другими видами

транспорта или в крайнем случае снижать объемы производства. Как следствие, происходит потеря конкурентных позиций, что приводит к частичному уходу с рынка. Снижение прибыли порождает падение цен на акции компании и неконтролируемое изменение численности персонала.

Большое количество морских транспортных портов при глубине каналов в 8–10 м не принимает суда с осадкой свыше 10 м. По этой причине не привлекаются суда класса Aframax и Post Panamax, требующие минимальной глубины канала более 14 м. Количество принимаемых судов из-за этого постоянно уменьшается, в результате чего текущая загрузка портов сокращается.

Дифференцированное значение транспорта выявляется в предпочтениях фирм в выборе посредника между самой компанией и потребителем, так как стоимость транспортировки включена в цену товара (либо услуги). Кроме того, от скорости доставки зависит продвижение продукта на рынке. Чем позже продукция доходит до покупателя, тем в меньшем количестве она будет продана по причине наличия на рынке товаров-субститутов.

Показатели грузооборота по видам транспорта за 2011–2014 гг. приведены в таблице 1 [2]. Видно, что автомобильный транспорт пользуется спросом у потребителей гораздо в большем объеме, нежели остальные виды. Грузоотправители вынуждены выбирать автомобили из-за неудовлетворительных скорости и качества железнодорожного сообщения.

**Таблица 1 – Грузооборот по видам транспорта за 2011–2014 гг., млрд ткм**

Вид транспорта	2011	2012	2013	2014
Железнодорожный	1 382	1 424	1 381	1 364
Автомобильный	5 663	5 842	5 635	5 406
Трубопроводный	1 131	1 096	1 095	1 077
Морской	34	18	17	15
Внутренний водный	126	141	135	119
Воздушный	1,2	1,2	1,2	1,3
<b>Всего</b>	<b>8 337</b>	<b>8 519</b>	<b>8 264</b>	<b>7 982</b>

Независимо от того, что железнодорожный транспорт перевозит большее количество продукции за одну езду, автотранспорт в итоге перемещает в 4 раза больше груза.

При перевозке пассажиров ситуация не меняется. Их число по видам транспорта за 2011–2014 гг. приведено в таблице 2 [3]. Перемещение автомобильным транспортом обусловлено скоростью и ценой.

**Таблица 2 – Количество перевезенных пассажиров по видам транспорта за 2011–2014 гг., млн чел.**

Вид транспорта	2011	2012	2013	2014
Железнодорожный	993	1 059	1 080	1 076
Автобусный (включая маршрутные такси)	13 305	12 766	11 587	11 554
Таксомоторный	5	6	4	9
Трамвайный	2 004	1 928	1 629	1 551
Троллейбусный	2 152	2 051	1 735	1 803
Метрополитен	3 351	3 446	3 491	3 437
Морской	1	1	1	7
Внутренний водный	14	14	13	13
Воздушный	66	76	86	95
<b>Всего</b>	<b>21 891</b>	<b>21 347</b>	<b>19 625</b>	<b>19 544</b>

Перемещение пассажиров на воздушном транспорте обусловлено временем, то есть высокой скоростью доставки. Длительность перелета из одной части страны в другую составляет несколько часов, а поездка на автобусе или поезде на такое же расстояние выйдет в несколько раз дороже.

Таким образом, основными критериями при выборе транспорта выступают скорость перемещения и стоимость услуги.

Низкий уровень инженерно-строительных технологий и компетенций является одним из факторов стагнации развития транспортной инфраструктуры. Проектирование сложных развязок требует знающих специалистов. Строительство должно опираться не только на растущий транспортный поток, но и на увеличение срока эксплуатации до первого капитального ремонта. На плечи экспертов ложится мониторинг качества выполняемых подрядчиком работ.

Данная проблема выступает следствием низкого уровня финансирования транспортной инфраструктуры. Несмотря на то что содержание дорог в России в несколько раз дороже, чем в мире, состояние сети в большинстве случаев не соответствует нормативам.

Бизнес в России, по сравнению с таковым в других странах, в большей степени оторван от планирования, финансирования и управления транспортной инфраструктурой, то есть содержание дорог полностью ложится на государство. По федеральному целевому плану соотношение фактических инвестиций к запланированным внебюджетным в США составляет 1 к 3, а в РФ – только 1 к 1. Бизнес не принимает участия в модернизации дорожной сети, кроме крупных нефтедобывающих компаний, задействованных в строительстве дорог и полностью финансирующих весь процесс.

Несмотря на существующие проблемы в транспортной инфраструктуре, РФ совместно с КНР намерена построить современный «Шелковый путь». Нужно отметить, что Китай финансирует транспортную отрасль в гораздо большем объеме, нежели Россия. Это позволило китайской инфраструктуре уйти далеко вперед, она развивается быстрее, в связи чем увеличивается количество транспорта в стране.

Проект региональной интеграции предполагает не только создание нового евразийского транспортного коридора, но и значительное укрепление экономического взаимодействия на просторах крупнейшего континента мира, что обуславливает достижение цели, поставленной Транспортной стратегией РФ на период до 2030 г. По словам специалистов, первоначально в реализации плана должны были принимать участие восемь стран. Однако в поисках оптимальных решений проект многократно перерабатывался. До сих пор его детали остаются известны только разработчикам нового «Шелкового пути».

Однако, по данным информационного агентства Xinhua, «Шелковый путь» в Европу будет проложен по суше и морю. Карта, представленная на рисунке 1, опубликованная агентством, указывает, что сухопутный транспортный коридор пройдет по среднеазиатским странам – Казахстану, Узбекистану, Киргизии, Туркмении, землям Ирана, Турции, через европейские государства в Испанию или Великобританию, а через Украину в столицу Российской Федерации [4].



**Рисунок 1 – Новый «Шелковый путь»**

Значение данного маршрута заключается в погружении в мировую торговлю стран, ранее не участвовавших в процессе. Этот проект призван объединить государства, через которые лежат сухопутный и морской пути.

«Шелковый путь» будет проходить по европейской территории России. Со стороны РФ целесообразнее начать строительство современного транспортного узла – хаба. Данное разветвление позволит перенаправить нагрузку, а рациональное распределение грузопотока снизит затраты на содержание шлюза.

Транспортный узел позволит решить местные проблемы, связанные с перегрузкой дорожных сетей, а также расширить взаимодействие России со странами-участниками проекта.

Таким образом, интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны являются крайне сложными задачами. Используя современные технологии, можно преодолеть климатические преграды, увеличить срок эксплуатации дорожного полотна и пропускную способность как автомобильных дорог, так и портов и железнодорожных путей.

Для приобретения статуса транзитной страны РФ должна преодолеть все перечисленные проблемы. Вся территория должна стать единой транспортной сетью с одинаково развитой транспортной инфраструктурой.

Для развития транспортной отрасли государство должно привлекать крупный и средний бизнес. Перевозчики сами заинтересованы в снижении затрат на капитальный ремонт транспортных средств и расширении круга потребителей.

Кроме того, для статуса транзитной страны РФ не хватает крупных транспортных узлов, оснащенных всем необходимым. Увеличение потока при транзитных перевозках породит новую проблему – транспортные заторы. Для ее предотвращения нужны развязки и скоростные магистрали. Железнодорожные пути и работающие на них транспортные средства требуют модернизации в целях уменьшения времени, затрачиваемого на перевозки. В состав хаба должны входить морские порты с глубиной канала, позволяющей принимать суда с посадкой более 9 м, и крупные аэропорты, принимающие все классы воздушных судов.

Таким образом, инфраструктура должна опираться на строительство современных транспортных узлов, позволяющих перенаправлять поток пассажиров и грузов. Это снизит нагрузку на существующие федеральные трассы.

### **Ссылки:**

1. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (утв. распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р) [Электронный ресурс]. URL: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/94460/#ixzz3ncitu11L> (дата обращения: 09.11.2015).
2. Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс]. URL: [http://www.gks.ru/bgd/regl/b15\\_11/Main.htm](http://www.gks.ru/bgd/regl/b15_11/Main.htm) (дата обращения: 09.11.2015).
3. Там же.
4. Новый Шелковый путь: как Китай изменит экономическую карту мира [Электронный ресурс]. URL: <http://riata.ru/publikatsiyaya/item/1560-novyj-shelkovyj-put-kak-kitaj-izmenit-ekonomicheskuyu-kartu-mira.html> (дата обращения: 09.11.2015).

### **References:**

1. *Transport Strategy of the Russian Federation for the period up to 2030 (approved by the Order of the Government of the Russian Federation of November 22, 2008 № 1734-p)* 2008, retrieved 09 November 2015, <<http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/94460/#ixzz3ncitu11L>>.
2. The Federal State Statistics Service 2015, retrieved 09 November 2015, <[http://www.gks.ru/bgd/regl/b15\\_11/Main.htm](http://www.gks.ru/bgd/regl/b15_11/Main.htm)>.
3. The Federal State Statistics Service 2015, retrieved 09 November 2015, <[http://www.gks.ru/bgd/regl/b15\\_11/Main.htm](http://www.gks.ru/bgd/regl/b15_11/Main.htm)>.
4. The New Silk Road: China will change the economic map of the world 2015, retrieved 09 November 2015, <<http://riata.ru/publikatsiyaya/item/1560-novyj-shelkovyj-put-kak-kitaj-izmenit-ekonomicheskuyu-kartu-mira.html>>.