

РОЛЬ И МЕСТО ТРАНСПОРТА КАРЕЛИИ В ЭКОНОМИКЕ РЕСПУБЛИКИ И В ГЛОБАЛЬНОЙ ТРАНСПОНТНОЙ СИСТЕМЕ

А. А. Шишкин, И. Е. Минин

В статье проведен анализ динамики изменения роли сферы транспортных услуг в экономике Карелии. Для анализа использованы статистические данные. Рассмотрено место Карелии как транзитного региона в глобальной транспортной сети, а также в рамках глобального проекта по формированию транспортного маршрута "NEW FREIGHT CORRIDOR".

Транспорт играет важнейшую роль в экономике страны и республики. Транспортные коммуникации объединяют россиян и связывают страну с мировым сообществом. Транспорт обеспечивает развитие рыночной экономики и растущую мобильность людей. Транспортная деятельность создает миллионы рабочих мест по стране и формирует спрос на продукцию десятков отраслей. Транспортная система является одной из основ обороноспособности и национальной безопасности страны.

В Карелии транспорт представлен железнодорожным, автомобильным, воздушным, водным транспортом, а также троллейбусным (г. Петрозаводск).

Распределение роли отдельных основных видов грузового транспорта видно исходя из среднего расстояния транспортировки грузов (табл. 1)

Таблица 1

**Среднее расстояние перевозки 1 тонны груза по видам
транспорта общего пользования, км.**

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Железнодорожный	1433	1385	1465	1419	1483	1579	1655
Автомобильный	64	53	63	144	173	152	258
Внутренний водный	1732	1657	348	777	1831	1956	507
Воздушный (местное сообщение)	164	286	39	77	58	36	21

Таким образом, железнодорожный и водный транспорт играют ключевую роль при дальних перевозках. Это подтверждается расчетами затрат на перевозку, подчиненных простой формуле: чем дальше везется груз по железной дороге или по водному пути, тем дешевле обходится каждый километр пути.

Автомобильный транспорт выполняет перевозки на не столь большие расстояния. Особенно его роль очевидна при рассмотрении приграничных экспортных перевозок, когда товар перевозится на небольшие расстояния.

Таблица 2

**Доля транспортных услуг в валовом региональном
продукте Республики Карелия**

	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Доля транспортных услуг в ВРП, %	13,3	11,6	15	14,1	17,7	14,6

Транспортные услуги по роли в ВРП уступают лишь промышленности (около 40%), становясь, таким образом, второй по значимости отраслью в Карелии.

Также подтверждением является доля транспортных средств, находящихся в частной собственности. Частная собственность на средства производства является одной из основ успешного развития рыночных отношений.

Таблица 3

Распределение основных показателей деятельности организаций транспорта по формам собственности в 2003 г. (в процентах)

	Все организации	В том числе находящиеся в собственности	
		государственной и муниципальной	негосударственной
Промышленный железнодорожный транспорт			
перевозки грузов	100	-	100
Автомобильный транспорт общего пользования			
перевозки грузов	100		
перевозки пассажиров	100	56	44
Внутренний водный транспорт общего пользования			
перевозки грузов	100	-	100
перевозки пассажиров	100	-	100
Воздушный транспорт			
перевозки грузов и почты	100	100	-
перевозки пассажиров	100	100	-

Таблица 4

Наличие автотранспорта в РК

	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Автомобили – всего	124808	130064	137148	145210	149313	161676
В том числе индивидуальных владельцев	107089	110176	120597	128947	134033	147493
Доля индивидуальных автомобилей, %	85,8	84,7	88	89	90	91

Таблица 5

Обеспеченность населения легковыми автомобилями в личной собственности, на 1000 населения

	1998	1999	2000	2001	2002	2003
по Республике	130	134,4	148,7	158,3	172,7	189,6
в г. Петрозаводск	160,5	169	187,4	185,9	192,2	195,3

Развитие транспортных услуг

Сфера транспортных услуг РК представлена железнодорожным, автомобильным, воздушным и водным транспортом. Можно принципиально разделить сферу транспортных услуг на инфраструктуру и фирмы-операторы, непосредственно предоставляющие транспортные услуги. С этой точки зрения логично рассматривать развитие транспорта как развитие дорожной сети и изменение объемов транспортных услуг.

В Карелии большая часть транспортных услуг приходится на железнодорожный и автомобильный транспорт. Поэтому основное внимание будет уделено именно им.

Таблица 6

Эксплуатационная длина путей сообщения общего пользования (на конец года), км

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Железнодорожные пути, в том числе:	2101	2101	2088	2105	2105,5	2105,5	2603,5
электрофицированные	409	409	409	409	409,3	569,4	660,9
Автомобильные дороги с твердым покрытием (включая ведомственные)	7532	7720	7862	7878	7929,5	7858,8	7908,6
Троллейбусные линии	39	39	39	39	39	39	39
Внутренние водные судоходные пути	3645	3645	3645	3533	3651	3744	3744

Как видно, транспортная сеть постоянно развивается. На железнодорожном транспорте это развитие заключается в электрификации участков дороги.

На сегодняшний день электрифицирована небольшая часть железной дороги. В существующих планах развития октябрьской железной дороги большое внимание уделено именно электрификации северной ветки (проходящей через Карелию). Это связано с уменьшением себестоимости перевозок на электротяге. Большую роль здесь сыграет отрезок магистрали Ледмозеро-Кочкома, протяженностью 123 км. Существует план ее электрификации, но на данный момент этот план не реализован.

Протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием растет немного быстрее. Кроме строительства новых дорог в республике активно ведется реконструкция и ремонт существующих дорог, что приводит к увеличению их качества.

Троллейбусный транспорт присутствует только в Петрозаводске. За последние 6 лет не претерпел изменений в плане развития сети. Здесь произошли структурные и экономические изменения, позволившие улучшить положения троллейбусного депо и улучшить уровень обслуживания населения.

Водный транспорт также не имел существенного развития в последние годы, оставаясь на таком же уровне.

Далее важно рассмотреть развитие транспортных услуг в Карелии.

Из таблиц 7 и 8 видно, что на протяжении всего времени основным перевозчиком остается железная дорога. Объемы перевозок по железной дороге постоянно увеличиваются. Связано это с повышением конкурентоспособности железной дороги при перевозках на большие расстояния. Теряют свои позиции водные перевозки, их объем снизился более чем в 6 раза с 1997 по 2003 г. и уступил место автомобильным перевозкам.

Таблица 7

Перевозки (отправление) грузов по видам транспорта, тыс. тонн

	Весь транспорт	Железнодорожный	Внутренний водный	Автомобильный	Воздушный (местное сообщение)
1996	19161,7	11283	5430	2448	0,7
1997	18749,1	12253	4474	2022	0,1
1998	15706	11817	1452	1437	0,04
1999	17128,9	13433	2131	1564	0,9
2000	17663,3	14684	1460	1519	0,3
2001	17645,7	13944	1867,5	1833,2	1
2002	16778,5	13980	1551	1245	2,5
2003	15978,9	13875,0	730,3	1370,0	3,6

Таблица 8

**Грузооборот по видам транспорта общего пользования,
млн. тонно-км**

	Весь транспорт	Железнодорожный	Внутренний водный	Автомобильный	Воздушный (местное сообщение)
1996	26448,8	16349,0	9947,0	152,8	0,001
1997	25442,4	17563,0	7749,0	130,4	0,001
1998	20510,3	16370,1	4063,4	76,8	0,001
1999	20525,7	19686,0	741,0	98,7	0,001
2000	20051,6	19008,6	824,5	218,5	0,001
2001	22374,2	18637,7	3419,4	317,1	0,001
2002	23655,3	20432	3034	189,3	0,001
2003	23689,3	22965,9	370,3	353,1	0,001

Воздушный транспорт практически не участвует в грузоперевозках. Его доля в перевозках ничтожно мала. Хотя нельзя полностью игнорировать его. Он незаменим при необходимости срочной доставки грузов, особенно в труднодоступные, удаленные части республики.

Таблица 9

**Перевозка грузов предпринимателями (физ. лицами) –
владельцами грузовых автомобилей**

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Перевезено грузов, тыс. тонн	85	55	70	373,6	473,9	300	500
Грузооборот, млн. т-км	42,5	20,3	35,6	151,4	254,6	130,3	270,2

Значительно увеличиваются объемы перевозок частными перевозчиками. Это говорит об увеличивающейся предпринимательской активности населения в части транспортных услуг, а также о возможном реформировании транспортных фирм, когда частные владельцы транспорта привлекаются на договорной основе для осуществления перевозок.

Пассажирский транспорт Карелии

Таблица 10

Перевозки пассажиров транспортом общего пользования, тыс.

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Всего	175587	182283	181575	190951	190374,5	135072	112910,3
Железнодорожный	5253	53866	2957	3618	3361	3122	2899
Автобусный	76193	77351	78802	75000	82966,5	28947	14067,7
Троллейбусный	93955	99408	99601	112103	103808	102789	95766
Внутренний водный	172	128	201	216	222,8	202	166,9
Воздушный	9	6	13	14	16,2	12	10,7

Таблица 11

**Пассажирооборот по видам транспорта общего пользования,
млн. пассажиро-км**

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Всего	2757,6	2683,8	2568,5	2935,1	2541,1	2181,4	2075,5
Железнодорожный	1755,2	1644,8	1540,5	1812,8	1686,8	1638,4	1610,1
Автобусный	741,6	764	750,2	809,7	567,1	259,7	200,7
Троллейбусный	249	263,4	263,9	297,1	275,1	272,4	253,8

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Внутренний водный	11,6	11,4	13,5	15,2	11,8	10,8	10,7
Воздушный	0,1	0,1	0,4	0,3	0,3	0,1	0,2

Из табл. 10 и 11 видно, что основным перевозчиком междугородних пассажиров является автобусный (или автомобильный) транспорт, так как троллейбусы перевозят людей исключительно внутри одного города Петрозаводска.

Самая большая дальность поездок приходится на железнодорожный транспорт. Это обуславливается тем, что население предпочитает именно этот вид транспорта для дальних поездок (в другие регионы России).

Труд в сфере транспортных услуг

Сфера транспорта в части обеспечения занятости населения Республики Карелия занимает одну из лидирующих позиций. По числу занятых сфера транспорта превышает такие отрасли как сельское и лесное хозяйство, связь, строительство, ЖКХ, здравоохранение, культуру и искусство, науку, финансы, управление. По числу занятых транспорт уступает лишь промышленности, торговле и образованию.

Таблица 12

Доля занятых в транспортной сфере Республики Карелия

	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Всего занятых по республике, тыс. чел.	331,5	343,1	339,6	342,9	370,1	331,5
Занятых в транспорте, тыс.чел.	34,2	34,9	34,8	35,6	37,4	34,2
Доля занятых в транспортной сфере, %	10,3	10,2	10,2	10,4	10,1	10,3

Из таблицы видно, что транспорт в части обеспечения занятости населения занимает не последнюю роль. По числу занятых он обошел такие отрасли как сельское и лесное хозяйство, связь, строительство, ЖКХ, здравоохранение, культуру и искусство, науку, финансы, управление. В этом транспорт уступает лишь промышленности, торговле и образованию.

Сопоставив эти две таблицы можно сказать, что усредненная производительность труда в транспорте выше, чем в других отраслях и имеет некоторый рост. Это позволяет говорить о транспорте как о интенсивно развивающейся прибыльной отрасли. Постоянно растет число фирм, оказывающих транспортные услуги. Роль частных фирм в транспорте видна из табл. 3. Роль частных фирм особенно проявляется в части перевозок коммерческих грузов. К сожалению, на сегодняшний день не созданы условия, благоприятные для развития деятельности частных предприятий в сфере пригородных перевозок. Это остается основной проблемой пассажирского транспорта. Очевидно, что правильная политика государства по отношению к льготным категориям граждан (адресная поддержка) позволят устранить барьер для эффективного развития частного бизнеса.

Распределение работников сферы транспорта по видам выглядит следующим образом. Самое большое число занятых всегда было и остается на железнодорожном транспорте. Связано это, в первую очередь, с объемами производства (оказанных услуг), хотя число занятых здесь имеет тенденцию к снижению. Это связано с реформой железной дороги, сокращением штатов.

Автомобильный транспорт также теряет работников, оставаясь при этом одним из основных перевозчиков грузов и пассажиров. Причиной этому становится возрастающая роль частных перевозчиков и владельцев грузовых автомобилей.

Далее следует внутренний водный транспорт. В эту сферу включены такие предприятия как судоверфи и порты, поэтому число работников значительно.

Таблица 13

Среднесписочная численность работников, чел

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Всего	30572	27120	29385	29465	27130	25800	24200
железнодорожный	18248	13684	15521	16122	14573	14300	13800
автомобильный	5319	4527	5087	4450	3878	4300	3600
троллейбусный	977	1000	971	973	970	900	900
внутренний водный	4558	4488	4461	3952	3649	3100	3100
воздушный	345	247	91	197	198	200	200
прочие виды транспорта	1125	3174	3254	3771	3862	3000	2600

Величина среднемесячной заработной платы работников сферы транспорта приведена в табл. 14.

Таблица 14

Среднемесячная начисленная заработная плата, руб.

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Всего	1606	1730	2538,4	3772,5	4836,4	6199,3	8122,8
железнодорожный	2035,2	2302,5	3335,7	4966,3	6370,8	7931,2	10601,2
автомобильный	916,7	1022,9	1384,9	1895,6	2858,7	3917,4	5163,0
троллейбусный	1239,9	1235,8	1623,4	2400,2	3273,6	3916,6	5285,6
внутренний водный	954,3	834,5	1494,9	1829,3	2988,8	3422,9	3441,3
воздушный	1023,6	1350	1063,1	4140,7	5241,1	6967,8	10286,1
прочие виды транспорта	612,5	1141	1272,5	1785,3	1519,9	-	-

Средняя зарплата в сфере транспортных услуг довольно высока (в 2003 г. она составила 8122 руб.). Самая высокая зарплата на железной дороге. Далее следует воздушный транспорт. Самым низкооплачиваемым остается внутренний водный транспорт.

Карелия в мировой транспортной системе

Принципиальная существующая и прогнозная схемы размещения основных маршрутов по территории СЗФО показаны на рис 1.

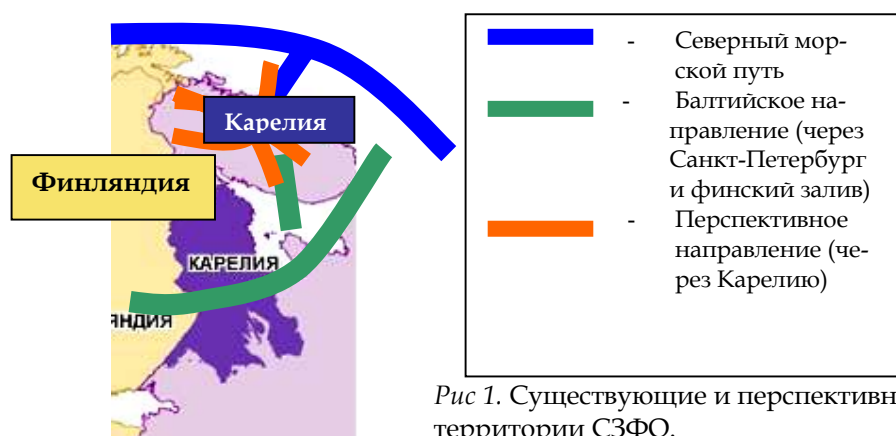


Рис 1. Существующие и перспективные грузовые маршруты на территории СЗФО.

Наиболее масштабным и глобальным проектом в области мировой глобальной транспортной сети является проект, разработанный международной группой специалистов во главе с компанией INTERNATIONAL UNION OF RAILWAYS (МЕЖДУНАРОДНЫЙ СОЮЗ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ) под названием NEW EAST WEST (N.E.W.) FREIGHT CORRIDOR (НОВЫЙ ТОРГОВЫЙ КОРИДОР ВОСТОК-ЗАПАД)¹.

Этот коридор соединяет практически весь цивилизованный мир в единый транспортный маршрут, который начинается в Китае и в Японии, проходит через Казахстан, Россию (в том числе через Карелию), Финляндию, Норвегию, Исландию и заканчивается в США (см. рис 1).

Работа основана на необходимости формирования единой транснациональной транспортной системы, которая связала бы воедино торговые державы. Проведен анализ возможных грузопотоков по предложенному пути (в этой части работы принимал участие Институт экономики КарНЦ РАН), обоснованы возможные риски, проведен сравнительный анализ различных маршрутов-конкурентов на разных участках Нового Коридора. После чего сделан вывод: Новый Коридор имеет значительные преимущества по сравнению с существующими маршрутами.

Главная характеристика транспортного маршрута – стоимость перевозки, которая связана в первую очередь с расстоянием перевозки. Предложенный маршрут сокращает срок передвижения по всем его отрезкам в среднем на 20-35% по сравнению с существующими альтернативными маршрутами.

Другой важной характеристикой грузового транспортного маршрута является суммарные затраты времени в пунктах перегрузки, особенно при интермодальных перевозках, когда используются несколько видов транспорта, например железнодорожный и морской. Наиболее выгодны и удобны в этом случае контейнерные перевозки. Именно на них в основном и рассчитан Новый Коридор.

Карелия в данном коридоре представлена участком железной дороги Ледмозеро-Кочкома. Это сравнительно небольшой участок Коридора, который связывает центральную Россию (через Архангельскую область и посредством Транссибирской железнодорожной магистрали) с портами Финляндии, которые по проекту будут брать на себя обслуживание большей части грузов.

Кроме участия в физическом формировании Коридора, Карелия обретет эффективный транспортный маршрут, который могут использовать и карельские экспортеры, ориентированные как на Запад, так и на Восток.

Интерес Карелии как части этого маршрута заключается в формировании эффективной инфраструктуры на Карельском участке маршрута. Так как маршрут затрагивает только железную дорогу, то основное внимание должно быть уделено обслуживанию транзитных грузов. К таким мероприятиям может относиться формирование логистического центра в Костомукше, как в пункте наиболее близко расположенном к границе.

Кроме этого на территории Карелии должны формироваться «местные» грузовые потоки для отправления Новым Коридором.

Данный маршрут (в виде логистического центра в Костомукше) должен стать основным центром притяжения экспортноориентированных грузов в Карелии, что позволит избежать такие маршруты как через Санкт-Петербург, где транспортная инфраструктура города не справляется с объемом грузов обрабатываемых портами города, или через Мурманск, где порт замерзающий и не позволяет организовать круглогодичное использование порта.

¹ Более подробная информация на Интернет сайте www.transportutvikling.no

Рис.

