

Транспортные коридоры – основа развития Дальневосточного региона

Бурное экономическое развитие стран Азиатско-Тихоокеанского региона заставляет по-новому взглянуть на роль и место Дальнего Востока в политическом, экономическом и социальном развитии России.

Дальневосточный федеральный округ – это девять регионов: Республика Саха (Якутия), Приморский край, Хабаровский край, Амурская область, Камчатский край, Магаданская область, Сахалинская область, Еврейская автономная область и Чукотский автономный округ, где разведаны залежи нефти, угля, железа, меди, марганца, лесные, алмазные, рыбные и другие ресурсы, которые представляют интерес в масштабах всего Азиатско-Тихоокеанского региона. Уникальное экономико-географическое положение юга Дальнего Востока, являющегося одной большой контактной зоной России с этим регионом, определяет прохождение через него значительных товарных потоков производственного и потребительского назначения. Дальний Восток обретает перспективу стать «мостом» для развития торгово-экономических связей АТР с остальными странами.

ФОРМИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

Основными проблемами Дальневосточного региона являются удаленность от центра; слабо развитая производственная, транспортная и социальная инфраструктура. Появляется необходимость формирования транспортных коридоров через российский Дальний Восток как одного из приоритетных направлений социально-экономического развития.

Сейчас транспортировка грузов в основном доставляется морским путем, а повернув этот поток через трансконтинентальные и федеральные (горизонтальные) коридоры, в которых решающую роль играет железная и автомобильная дороги, прежде всего новый импульс получит транспортная инфраструктура, так как вследствие этого произойдет взаимодействие морских судов, автомобилистов и железнодорожников. При сопоставлении транспортных потоков и пропускной способности на текущий момент и ближайшую перспективу определены несколько барьерных мест, требующих незамедлительного решения: слабая пропускная способность Восточной части Байкало-Амурской магистрали на участке Комсомольск-на-Амуре – Ванино/Советская Гавань и железнодорожной линии в Приморском крае участка ст. Угловая – г. Находка – порт Восточный; отсутствие автомобильной дороги в порт Ванино (строится с 1996 год по настоящее время). Слабое



Генеральный директор
ОАО «Дальстрой-механизация»
Федор Глушков

хозяйственное освоение нашей территорий, недостаток транспортных коммуникаций – это некоторые из проблем, существующих в регионе на сегодняшний день, и все это на фоне глобализации мировой экономики, особенно в сравнении с экономикой сопредельных государств. Развитие транспортной инфраструктуры и организация транспортных коридоров позволят реализовать преимущество геополитического положения региона и экспорт транспортных услуг. Развитие добычи и переработки биологических, минерально-сырьевых ресурсов, производство электроэнергии из источников природного характера – все это будет способствовать развитию региона. Если государство не будет уделять должного внимания вопросу развития транспортной инфраструктуры, то динамика в развитии экономики Дальнего Востока пойдет на спад.

Базовыми транспортными артериями Дальнего Востока являются Транссибирская и Байкало-Амурская железнодорожные магистрали – транспортные коридоры: «Запад – Восток-1» (Москва – Хабаровск – Владивосток) – железная дорога Транссиб, автомобильные дороги М-58 «Амур» и М-60



«Усури», «Запад – Восток-2» (Москва – Тында – Комсомольск-на-Амуре – Ванино) – железная дорога БАМ. Целью транспортного коридора «Восток – Запад» является использование транспортной инфраструктуры на полную мощь, создание благоприятного инвестиционного поля, получение дополнительных доходов, развитие экономики Дальнего Востока и страны в целом. В настоящее время основная нагрузка в экспортных и транзитных перевозках приходится на Транссиб, он имеет солидную базу и опыт перевозки грузов, пропускная способность составляет до 100 млн тонн в год.

Автомобильные дороги – это одна из составляющих транспортных коридоров для перевозок мелкооптовых грузов. Сегодня полным ходом идет строительство и реконструкция федеральных автодорог, таких как «Амур» (Чита – Хабаровск), «Усури» (Хабаровск – Владивосток), «Колыма» (Якутск – Магадан), «Лена» (Невер – Якутск), сооружение автомобильных мостов на остров Русский и через бухту Золотой Рог, портовых причалов, нефтеналивного порта в бухте Козьмино под Находкой. Идет реконструкция автомобильной и железнодорожной инфраструктуры МТК «Приморье-1» (Харбин – Гродеково – Владивосток/Находка) и «Приморье-2» (Краскино – Посыет). Все эти объекты являются составной частью евро-азиатского международного коридора «Транссиб» и имеют важное стратегическое значение. Они являются транспортной артерией юго-востока Дальнего Востока.

Открыта вторая очередь железнодорожного мостового перехода через реку Амур. В перспективе – организация высокоскоростного сообщения между Хабаровском и Владивостоком. В планах ОАО «РЖД» – строительство железной дороги до Магадана и Анадыря.



Дальний Восток обретает перспективу стать «мостом» для развития торгово-экономических связей АТР с остальными странами

С реализацией транспортного потенциала нашей территории связано дальнейшее развитие Транссиба, в том числе вторую жизнь получит и Северный широтный путь (БАМ).

ТРАНСПОРТНЫЙ УЗЕЛ

Большое значение имеет Ванинский порт. Порт имеет выход на две крупнейшие отечественные железнодорожные магистрали: транссибирскую (через Хабаровск) и северный ход дальневосточной железной дороги – БАМ (через Комсомольск-на-Амуре). К преимуществам расположения Ванино относится его меньшее по сравнению с другими дальневосточными портами удаление по железной дороге до центральной части России, Сибири и богатой минеральными ресурсами зоны БАМа. Транзитный потенциал транспортного узла заметно усилится с окончанием строительства автомобильной трассы Хабаровск – Лидога – Ванино с ответвлением на Комсомольск-на-Амуре. Эта дорога является частью евро-азиатского международ-

ного транспортного коридора и имеет важное стратегическое и экономическое значение для всего Дальневосточного региона, включая Сахалинскую и Магаданскую области. Она связывает между собой районы края и обеспечивает выход юга и востока территории на федеральные автодороги М-58 Чита – Хабаровск и М-60 Хабаровск – Владивосток. Значение магистрали для Хабаровского края и России трудно переоценить. Она не только соединяет Хабаровский и Ванинский транспортные узлы. Автомобильное сообщение с морским портом возможно в рамках создания единого автомобильного коридора Китай – Россия – порт в направлении с. Ленинское – Биробиджан (ЕАО) – Хабаровск – Ванино/Советская Гавань (Хабаровский край). Параллельно с этим мы решим транспортные проблемы регионов ЕАО, Хабаровского края, а также увеличим пропускную способность в Сахалинскую область через паромную переправу Ванино – Холмск, и сроки поставки сократятся с двух недель до двух суток.



В настоящий момент это особенно актуально, Ванинский узел активно развивается и станет основной автодорогой транспортных коридоров.

Строящийся на о. Большой Уссурийский современный транспортный кластер позволит перемещать по дорогам грузы как в западном направлении на Европу, так и из Китая в страны АТР через порт Ванино, что вписывается в единый горизонтальный (федеральный) коридор.

Дальний Восток обладает природными богатствами, способными поднять экономическую мощь России и активизировать ее взаимодействие со странами Азиатско-Тихоокеанского региона (Китаем, Северной Кореей, Японией). Транзит грузов КНР – порт Ванино – это наиболее короткий путь через пограничные пропуски в с. Ленинское (ЕАО) и Большой Уссурийский остров (Хабаровский край), возможность взимания платы за транзитные перевозки, использование коридора как политический инструмент.

Сегодня активно осваиваются угольные и железорудные месторождения в Республике Саха (Якутия), прокладываются линии Амуро-Якутской железнодорожной магистрали. Федеральными целевыми программами, помимо добывающих мощностей, предусматривается строительство объектов промышленного сектора, в том числе нескольких металлургических предприятий. Ключевое значение в этой связи приобретает транспортная инфраструктура.

В Хабаровском крае самой природой создана реальная основа, а именно: географическое расположение, климатические условия, автодорожная сеть, пересечение воздушных и железнодорожных трасс, разветвленная сеть внутренних речных путей по всему водному бассейну одной из самых полноводных и глубоководных рек мира – Амура и выходы через морские порты в страны АТР, где идет мощный подъем экономики. Дальний Восток России в силу своего географического положения вовлечен в процесс сотрудничества со странами этого региона, а соответствующее развитие транспортной инфраструктуры будет способствовать более быстрой интеграции Дальнего Востока и всей России в АТР. Так из малых горизонтальных транспортных коридоров создается эффективная транспортная инфраструктура, способствующая развитию высокоэффективного производства.

Нет ни одной такой территории на карте мира, где бы так гармонично переплетались параллели и меридианы в интересах всех территорий Российской Федерации. ▲

ОАО «Дальстроймеханизация»
680042, г. Хабаровск,
ул. Воронежская, 129
Факс. (4212) 76-25-77
E-mail: admin@dalsm.ru