

## ЭКОНОМИКА

УДК 339 (138 + 565)

*В.А. Бондаренко*МАРКЕТИНГ В РАЗВИТИИ ИНФРАСТРУКТУРЫ ТРАНЗИТНЫХ  
МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Анализируются возможности международных транзитных перевозок по территории РФ в направлении Европа–Азия и Азия–Европа. Констатируются недоучет требований рынка и недостаточное развитие инфраструктуры по данным направлениям. Учитывая перспективный рост международного транзита, предлагается использование маркетингообоснованных решений для направленной модернизации инфраструктуры транзитных перевозок. Подходы к перспективному планированию развития инфраструктуры международных транспортных коридоров, исходя из использования преимуществ маркетинга и возможных перспектив развития, будут и более экономичными, и успешными.

**Ключевые слова:** международный транспортный коридор; Северный морской путь; Транссиб; дедевейт; инфраструктура; транзитные международные перевозки.

Традиционно маркетинг ориентирован на потребителя и дифференциацию рынков и может быть использован для коммерциализации потенциала инфраструктуры транзитных международных перевозок, к примеру, посредством привлечения инвесторов, создания в регионе дополнительного числа рабочих мест, интенсификации товарообменных процессов и повышения качества жизни населения [1. С. 120]. Можно констатировать, что инфраструктурная обеспеченность выступает одной из важнейших компонент в осуществлении транзитных внешнеторговых перевозок. Приложение маркетинга в инфраструктурной составляющей экономики представляет собой сложное комплексное организационное мероприятие с информационно насыщенными этапами принятия самых разнородных решений и приводит к выводу на рынок новых товаров/услуг или организационным изменениям в ведении бизнеса. Концептуальная организация такого процесса позволяет снизить риск ошибочных решений при планировании и организации транзита. На практике это означает, что к выходу на рынки будут допущены вновь создаваемые транспортные единицы и комплексы, как правило, наиболее оптимальные по соотношению атрибутов: «затраты / цена / качество», а не самые современные и потому дорогостоящие.

Направленность развития экономики, как функция указанных составляющих маркетинга, более всего проявляется на инфраструктурных элементах народнохозяйственного комплекса, объектах материальной и транспортной инфраструктуры. Геополитическое положение России обусловило ее участие в создании глобальной системы международных транспортных коридоров (МТК), самыми протяженными из которых являются Северный морской путь (СМП) и Транссибирская дорожная магистраль (Транссиб). Сотрудничество РФ в данной программе означает возможность широкого привлечения иностранных инвестиций для совершенствования транспортной инфраструктуры в зоне существования обозначенных транспортных коридоров, обеспечивающих транзитные перевозки.

Транссиб в качестве международного транспортного коридора соединяет западно-европейские рынки с японскими, китайскими и корейскими. Технические возможности позволяют Транссибу перевозить до

100 млн т грузов в год (в том числе международного транзита – 250 тыс. 20-футовых контейнеров), тогда как объемы транзита по маршруту Европа–Азия составляют 525 тыс. таких контейнеров [2]. Несмотря на объективные сложности, среди всех МТК, проходящих по территории Российской Федерации, Транссибу принадлежит ведущая роль.

Российский участок международного транспортного коридора СМП тянется вдоль северного побережья РФ от порта Мурманска до порта Петропавловска-Камчатского. В настоящее время этот участок в основном эксплуатируется в связи с внутренними коммерческими операциями российских компаний и частично с экспортно-импортными операциями. Общий объем перевозок составляет 1,3 млн т в год. Однако к 2020 г. планируется рост перевозок в 40–50 раз (до 50 млн т в год) [3]. Основной объем перевозок будут составлять нефтепродукты и углеводороды, добываемые на шельфовом нефтяном месторождении Приразломное в юго-восточной части Баренцева моря (Печорское море) и месторождении Тимано-Печорской нефтегазоносной провинции в количестве до 25 млн т в год (не менее 10% совокупного российского экспорта). Для их транспортировки планируется резкое увеличение танкерного флота за счет единиц грузоподъемностью до 70 тыс т. Также важными в структуре экспортно-импортных перевозок останутся продукция «Норильского никеля», оловокцентрат, древесина. Планируется осуществление круглогодичного транзита по маршруту Северная Европа – Япония. В настоящее время транзит осуществляется эпизодически, однако имеется положительный опыт проведения по СМП норвежского контейнеровоза из Киркенеса в Йокогаму, при этом транспортировка обошлась дешевле на 500 тыс. долларов и была осуществлена на 15 сут быстрее, чем южным маршрутом через Суэцкий канал [4].

Однако существует множество проблем технического и организационного характера, не позволяющих, с одной стороны, в полной мере использовать инфраструктурные возможности транспортных коридоров (Транссиба и СМП), а с другой – своевременно и с современных позиций производить усовершенствование инфраструктуры данных коридоров. В качестве коридора МТК СМП должен функционировать не только

круглогодично, но и осуществлять перевозки в оговоренные временные промежутки в соответствии с графиком доставки. В настоящее время на деятельность СМП существенное влияние оказывают сложные климатические и погодные условия и ледовая обстановка, препятствующие точному соблюдению анонсированных условий.

Основным звеном в обеспечении ритмичности перевозок по СМП является атомный всепогодный ледокол. По мнению экспертов, при освоении российской части Арктики как участка МТК необходимо решить вопросы перманентного ледокольного обеспечения. Считается, что атомный ледокол нового поколения должен быть универсальным. Три таких двухосадочных (рассчитанных на функционирование в мелких и глубоких водах) ледокола, способных работать как в открытом море, так и в мелких водах устьев сибирских рек, смогут заменить не менее пяти находящихся в эксплуатации ледоколов типов «Арктика» и «Таймыр». Однако после выработки нормативного и продленного ресурса в 2008 г. планируется выход из эксплуатации атомного ледокола «Арктика», а в 2012–2013 гг. – мелкосидящих атомных ледоколов «Таймыр» и «Вайгач». При таком развитии событий после 2013 г. останутся без ледокольного обеспечения не только МТК СМП, но и транспортная система ОАО ГМК «Норильский никель», к 2018 г. в эксплуатации останется 3 атомных ледокола: «Ямал», «Сибирь» и «50 лет Победы», а к 2020 г. – только один атомный ледокол «50 лет Победы» [5]. Тем не менее, несмотря на неясные перспективы в обеспечении ритмичных ледокольных проводок по маршрутам МТК Северный морской путь, «Лукойл», «Транснефть» и «Газпром» разместили заказы на 6 крупнотоннажных танкеров дедвейтом 70 тыс. т ледовой категории. Запланированный экспорт нефти из портов Архангельск и Витино общим объемом до 10 млн т в год будет выполняться танкерами дедвейтом 20–30 тыс. т. Компания «Транснефть» планирует в перспективе строительство трубопровода от западно-сибирских нефтяных месторождений к побережью Баренцева моря (район Индиги) с созданием отгрузочного терминала для танкеров дедвейтом до 250 тыс. т. Во всех упомянутых проектах предполагается использование танкеро-челноков ледового плавания, которые будут доставлять нефть на рейдовый перегрузочный терминал (танкер-накопитель) в районе порта Мурманск. Круглогодичные перевозки грузов для ГМК «Норильский никель» через порт Дудинка планируются на уровне 1,2–1,3 млн т в год. В свою очередь, ГМК «Норильский никель» размещает заказы в Финляндии на строительство 5 арктических контейнеровозов дедвейтом 14,5 тыс. т [6].

Объем транзитных перевозок по Северному морскому пути в обозримой перспективе ожидается не более 0,5 млн т в год. Можно констатировать, что на данный момент отсутствует либо не достаточно развита основная инфраструктура как базис МТК СМП (не хватает ледоколов, лесовозов, контейнеровозов, танкеров либо они не имеют необходимых параметров соответствия, неразвита портовая инфраструктура в портах по маршруту МТК).

Основной проблемой состояния инфраструктуры Транссибирской железнодорожной магистрали являет-

ся низкая пропускная способность, обусловленная общей низкой средней скоростью движения железнодорожных составов. Средняя скорость движения по ней составляет порядка 50 км/ч. Целый комплекс инфраструктурных проблем данного участка МТК не позволяет надеяться на осуществление реального комплекса мер, который может значительно (свыше 20%) повысить пропускную способность Транссиба. Учитывая высокую привлекательность и важность для российского бюджета осуществления транзитных перевозок по направлению Западная Европа – Япония, Корея, Китай, существует проект строительства Северо-Сибирской железной дороги как азиатского звена Северо-Российского транспортного коридора, который севернее Транссиба соединит порты Балтийского, Белого и Баренцева морей на западе с портами Тихого океана на востоке, а в перспективе – с Сахалином и Японией. В настоящее время действует только восточное звено этого коридора – Байкало-Амурская магистраль. Осуществление данного проекта представляет затратную и крайне сложную в техническом отношении задачу, поскольку данная железнодорожная магистраль должна будет строиться в регионе со сложными климатическими условиями, при практически 100%-ном рекрутинге рабочей силы из Европейской России (ввиду отсутствия населения в районе предполагаемого строительства дороги). Кроме того, существующий уровень национального дорожного строительства не способен обеспечить качество перевозок, превышающее таковое по Транссибу. То есть речь идет о еще одном Транссибе, расположенном севернее, с таким же набором инфраструктурных проблем и отсутствием перспектив к долгосрочному развитию, в связи с недоучетом маркетинговой компоненты в развитии территорий, осуществляющих транзит.

Кроме того, одним из пороков организации эксплуатации инфраструктуры обоих транспортных коридоров является однобокий, сугубо профессиональный подход к ее функционированию. Отсутствует системный подход к решению указанных проблем. В качестве примера можно привести медленный рост контейнерных перевозок речным транспортом. Последний объясняется тем, что контейнер идет груженым только в один конец – в направлении СМП, а назад возвращается пустым, что естественным образом удорожает перевозки и уменьшает интерес к их развитию.

В данном случае уместно обратиться к опыту Деминга, активного участника и творца японского «экономического чуда». Он прямо отмечал: «Люди, компетентные в данном деле, знают все, за исключением того, как его улучшить» [7]. В приложении к обозначенной в данной статье проблеме это означает необходимость использования возможностей маркетинга.

В соответствии с этим проблема должна рассматриваться с точки зрения геоэкономики. Такое рассмотрение позволяет отметить, что СМП и Транссиб тянутся параллельно друг другу более 10 тыс. км, практически не имея мест стыка. Таковыми могут являться крупные сибирские реки, которые в южной своей части пересекаются Транссибом, а устья их являются частью СМП. Однако в качестве дренажных коллатералей (обходных путей) при уровне их современного использования они

не вполне подходят. Объясняется это тем, что практика их использования восходит к последней четверти XIX в., в соответствии с которой навигация по ним продолжается с середины мая по начало сентября (от 40 до 55% от возможных 100%). Весь остальной период в качестве транспортных магистралей последние не эксплуатируются из-за ледового покрова и несоответствия транспортных единиц погодным и ледовым условиям. По этим же причинам основной грузопоток по ним направлен в северном направлении в целях обеспечения нужд предприятий и населения бассейнов данных рек. То есть в качестве транспортных коллатералей МТК и для транзитных перевозок они практически не используются. Безусловно, с точки зрения указанного маркетингового и геоэкономического подходов в качестве коллатералей МТК эти реки должны функционировать круглогодично с полноценным использованием их потенциальной емкости как транспортной магистрали.

В этом смысле вначале необходим полноценный аудит состояния потребностей в данных перевозках в интересах транзитных территорий, дренируемых вышеуказанными магистралями в настоящее время и на перспективный период 10–15 лет, а также современного состояния и потенциальных возможностей СМП. Далее нужно произвести маркетинговый анализ необходимых инноваций с использованием существующих в настоящее время технических решений. Это означает необходимость постройки, переоборудования или закупки требуемого количества речных ледоколов и судов, способных обеспечить бесперебойный грузопоток в обе стороны между СМП и Транссибом, а не двухосадочных ледоколов, которые могут обеспечить навигацию только в устьях этих рек. Также требуется радикальное обновление части портовых сооружений в сопряжениях Транссиб – речной порт, с одной стороны, и речной порт – инфраструктура СМП, с другой стороны. Обновление может быть достаточно стандартным. Важно, чтобы оно могло обеспечить движение международных контейнеров (20-футовых TEU) без периодов перестоя с Транссиба на СМП и обратно. Важным условием такого анализа должно быть

соответствие всех решений требованиям рынка, а не техническим возможностям.

Вполне осуществимой с точки зрения технического решения в настоящий момент является организация перевозки международных контейнеров по СМП с помощью подводных контейнеровозов, которые не зависят от погодных условий и не нуждаются в наличии дорогостоящего мощного атомного ледокольного флота. Подводные перевозки грузов были достаточно рентабельными и осуществлялись подводными транспортом Германии в период 1938–1945 гг. Возможно, они будут даже более рентабельными для этих целей, нежели проводка караванов по СМП с помощью ледокольного флота. В этом случае, учитывая возможности Транссиба по перевозке – 100 млн т в год и потенции СМП – 50 млн т в год к 2020 г., а также прогнозируемое увеличение объемов контейнерных перевозок по обоим МТК, использование в качестве межмагистральных коллатералей сибирских рек увеличит совокупные возможности рассматриваемой транспортной системы, позволит осуществлять маневр объемами грузов в случае необходимости при сохранении необходимых временных параметров и договорных обязательств.

Предлагаемые в данной статье общие программные решения кардинального улучшения транспортной инфраструктуры СМП, Транссиба и сопряженных с ними коллатералей в виде сибирских рек не являются беспочвенным прожектерством, поскольку очевидно, что создание и совершенствование инфраструктуры в соответствии с требованиями рынка в настоящий момент и в перспективных интересах обслуживаемых этой инфраструктурой территорий являются успешными и эффективными, а также менее затратными, чем функционирование инфраструктуры в условиях постоянного кризиса. Следовательно, подходы к перспективному планированию развития инфраструктуры СМП и Транссиба исходя из использования преимуществ маркетинга и возможных перспектив развития с учетом потенциальных потребностей прилежащих к ним транзитных территорий будут и более экономичными, и успешными.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Жердева О.В. Роль маркетинга в идентификации территорий // Маркетинг в России и за рубежом. 2006. № 2 (52).
2. Сайт РЖД. URL: [http://www.corridors.rzd.ru/isvp/public/corridors?STRUCTURE\\_ID=586](http://www.corridors.rzd.ru/isvp/public/corridors?STRUCTURE_ID=586)
3. Министрство транспорта РФ планирует создать предприятие по управлению Северным морским путем. 25.04.2006. URL: <http://www.portnews.ru/m/11806/>
4. За счет Северного морского пути можно сэкономить и ускорить доставку грузов. 26.04.2006. URL: <http://www.itar-tass.com>
5. Перспективы развития морских грузоперевозок в Арктическом регионе России и их ледокольного обеспечения на период до 2020 г. // Интернет газета Ямало-Ненецкого автономного округа. URL: <http://www.yanao.ru/1.3/1/1207/>
6. ГМК обзаведется собственным флотом // Корпоративный журнал Норильскникель. 09.2004. № 5. URL: <http://www.nn4.aplex.ru/number/12/2.html>
7. Сайт Ассоциации Деминга. URL: <http://www.deming.nm.ru/TeorUpr/SmertBol.htm>

Статья представлена научной редакцией «Экономика» 5 мая 2011 г.