

Плюснина Ольга Михайловна

канд. экон. наук, доцент

ФГБОУ ВО «Уральский государственный

экономический университет»

г. Екатеринбург, Свердловская область

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ВНЕШНЕТОРГОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РОССИИ

***Аннотация:** статья посвящена решению проблем создания эффективной системы транспортных путей, соединяющих периферийные регионы, характеризующиеся богатым природно-ресурсным потенциалом. Важным направлением является строительство дороги «Белкомур», позволяющее обеспечить внешнеторговый путь от Урала до Европы и Азии.*

***Ключевые слова:** внешнеторговый потенциал, транспортная инфраструктура, проект «Белкомур», инновационно-техническое развитие, экономическое развитие.*

Значительная часть природно-ресурсного потенциала России находится в глубине евразийского материка. Большая часть пространства имеет низкую плотность населения и малую рыночную емкость. Для страны характерна громадная по площади периферия, отстающая от центров по экономическому и образовательному уровню, транспортной инфраструктуре, потенциалу саморазвития. Все это отражается на слабой вовлеченности этих регионов во внешнеторговую деятельность. Кроме того, плотность международных транспортных переходов на российских границах одна из самых низких в мире: один международный морской или речной порт приходится почти на 500 км водных границ. На сухопутных участках пограничные пункты пропуска – железнодорожные и автомобильные – размещаются через каждые 100–110 км границы. Оснащение их часто не соответствует современным требованиям, что влечет большие потери при пограничном и таможенном оформлении грузов [2].

Чтобы активизировать внешнеторговый потенциал регионов России, особенно отдаленных от внешних границ страны, весьма актуальным вопросом является сооружение новой железнодорожной магистрали, имеющей выход к морю. В связи с этим важным шагом в решении этой проблемы является проработка и осуществление проекта «Белкомур». Первые официальные упоминания о планах строительства железной дороги, соединяющие промышленные районы Урала с Белым морем относятся к 1912 году. Строительство железной дороги в этом направлении началось в середине XX века, было построено около 400 км железной дороги на участках в Архангельской области и Республике Коми, обеспечивающие российское Заполярье железнодорожным сообщением [5].

Название «Белкомур» (Белое море -Коми – Урал) проект получил в 1995 году, когда институты «Ленгипротранс» и «Уралгипротранс» при участии «Гипротранс ТЭИ» занялись его разработкой. Для реализации проекта решением четырех субъектов РФ (Республика Коми, Архангельская, Мурманская области, Пермский край) была учреждена Межрегиональная акционерная компания «Белкомур» с филиалами в г. Архангельске и в г. Перми [3]. Компания «Белкомур» создана на принципах государственно-частного партнерства. Основные акционеры ее регионы – инициаторы проекта: Республика Коми, Архангельская область, Пермский край. Активно поддерживают реализацию проекта Ненецкий и Ямало-Ненецкий автономные округа, Кировская и Свердловская области, Республика Карелия.

Проект «Белкомур» стал составной частью «Комплексной программы промышленного и инфраструктурного развития Республики Коми, Пермского Края и Архангельской области». Железнодорожная магистраль соединит Архангельск – Сыктывкар – Соликамск (Пермь). Общая протяженность железнодорожной магистрали составляет 1161 км, из них 712 км – строительство новых участков, 449 км – реконструкция существующих. Объем грузоперевозок составит 36 млн. тонн в год.

Реализация проекта приведет к сокращению расстояния по перемещению грузов из регионов, тяготеющих к магистрали до 800 км, что существенно улучшит транспортные условия территории и будет способствовать освоению богатых лесных ресурсов, расчетная лесосека которых используется лишь на 30–40%. В перспективе дорога обеспечит кратчайший путь в Северную Европу, а также в регионы Сибири, Казахстана и Центральной Азии, создавая условия для транзита грузов через Россию. Это позволит организовать систему внутренних и международных интермодальных перевозок.

Строительство дороги создаст альтернативное транспортное направление, соединяющее промышленные районы Урала и порты Белого, Баренцева и Балтийского морей. Результатом явится оптимизация путей доставки грузов за счет частичной разгрузки Транссиба и транспортных узлов Москвы и Санкт-Петербурга. Ожидается увеличение транспортной доступности и инфраструктурной обеспеченности регионов Северо-Западного, Приволжского и Уральского федеральных округов [1]. Железнодорожная магистраль «Белкомур» формирует новое, так называемое «диагональное» направление в системе международных транспортных коридоров европейской части России. Дорога существенно увеличит возможности по экспорту угля из Кузбасса и Печорского бассейна, калийных удобрений из Пермского края, нефтегрузов и газового конденсата с севера Западной Сибири, лесных грузов из районов, тяготеющих по всей трассе.

Строительство дороги послужит возрождению Северного морского пути и совершенствованию внешнеэкономических связей страны. Для этого предполагается соорудить близ Архангельска новый глубоководный морской порт с грузовой базой порядка 30 млн тонн в год. Порт обеспечит прием судов дедвейтом до 75 тысяч тонн, создаст условия для развития в припортовой зоне объектов промышленно-производственного, инновационно-технического, социально-культурного и сервисного назначения. Очень важна синхронизация проекта «Белкомур» с проектами развития Мурманского транспортного узла, Северного широтного хода, строительства порта Сабетта на Ямале и нового порта в Архангельске. «Белкомур» вовлечет в хозяйственный оборот значительный потенциал Печорского

угольного бассейна, Тимано-Печорской нефтегазоносной провинции, Арктического шельфа, крупнейшего Бованенского газового месторождения [4].

Предполагается обеспечить реализацию 39 крупных инвестиционных проектов в горно-химической, лесной, деревообрабатывающей, целлюлозно-бумажной промышленности, нефтехимического и топливно-энергетического комплекса, калийного производства, транспортной логистики. Будет создано свыше 28 тысяч новых рабочих мест.

Магистраль объединит 60 населенных пунктов с общей численностью свыше 1,2 млн человек, причем 700 тысяч чел. из них, проживающих в труднодоступных районах. Доступ к железнодорожному транспорту создаст предпосылки к повышению качества жизни, росту занятости и мобильности населения, развитию этнических связей коренных народов, туризму.

Проект «Белкомур» нашел поддержку на всех уровнях государственной власти. Он неоднократно обсуждался на российских и международных конференциях и форумах с участием министерств и ведомств.

В сентябре 2015 года состоялась церемония подписания рамочного соглашения о комплексной программе строительства железной дороги «Белкомур» в Пекине. Соглашение о сотрудничестве заключено в международном формате, в рамках переговоров лидеров России и Китая. Проект будет осуществляться совместно ОАО МК «Белкомур» и компанией «Poly Technologies, Inc», которая входит в список 500 крупнейших мировых компаний. Китайская компания имеет огромный инвестиционный опыт работы на всех континентах. По расчетам, представленным ОАО МК «Белкомур», запуск проекта предполагается на 2020–2021 гг. Стоимость проекта будет известна после окончательного согласования финансовой и организационной модели проекта.

Таким образом, строительство железной дороги «Белкомур» явится серьезным прорывом, позволяющим стране и ее регионам существенно усилить внешнеторговый потенциал, создать новые точки роста, придать дополнительный импульс для увеличения ВВП.

Список литературы

1. Федеральные округа России. Региональная экономика: Учебное пособие / Коллектив авторов; под ред. В.Г. Глушковой, Ю.А. Симагина. – М.: КНОРУС, 2016. – 352 с.
2. Внешнеэкономическая деятельность регионов России: Учебное пособие/Л.Б. Вардомский, Е.Е. Скатерщикова. – М.: КНОРУС, 2010. – 448 с.
3. Официальный сайт проекта [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.belkomur.com
4. Информационное агенство республики Коми [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://f.komiinform.ru>
5. Новостной портал республики Коми [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.komionline.ru