

Транспортная система региона как каркас экономического развития (на примере Архангельской области)

*Бухарский В. В.
Советник директора
Научно-исследовательского финансового института
Министерства финансов Российской Федерации
e-mail: bukharsky@nifi.ru
Россия, г. Москва*

Введение. Архангельская область¹ относится к Северному экономическому району РФ и занимает прибрежную часть этого макрорегиона, откуда вытекают все особенности данного положения: выход к Белому, Баренцевому морям, способствующий развитию хозяйства, межрайонных и международных связей Севера. Территория имеет связанные транспортные сочетания железнодорожного, морского и речного транспорта, по которому и осуществляются основные перевозки. Данное условие также характеризует распределение населения: оно тяготеет, с одной стороны, к морскому побережью и рекам, с другой – к местам лесозаготовок и лесопереработок (отрасль хозяйства, имеющая значительную долю в экономике), а также добычи полезных ископаемых. Формирование транспортной сети региона шло в несколько этапов, на каждом из которых доминировал тот или иной вид транспорта.

Речной транспорт для области выполняет основную работу по транспортировке лесных грузов. Главными водными артериями являются Северная Двина, Печора, Мезень. Данные реки выходят к морским портам, что благоприятствует для развития смешанных перевозок «река-море». Крупнейшим портом здесь является Архангельск, связующая роль которого оценивается на международном уровне. Автомобильные дороги и трубопроводный транспорт в области еще не получили должного развития, и впереди ждут вопросы о наиболее эффективном их строительстве.

Железнодорожный транспорт в регионе осуществляет основную массу грузоперевозок. В регионе находятся несколько отделений «Северной железной дороги», каждое из которых имеет собственную специфику грузоперевозок, а также различный уровень загруженности, вопрос о которой также часто поднимается при дополнительной необходимости использования этих дорог. Одно из отделений подходит к Архангельску, который также является крупным водно-железнодорожным узлом. Особенно интересным становится развитие морской транспортной инфраструктуры на территории НАО, где до недавнего времени основным был Нарьянмарский водный узел с преобладанием каменного угля в грузоперевозках. С развитием нефтянки в

¹ По большей части настоящей работы Архангельская область и Ненецкий автономный округ (НАО) рассматриваются неразрывно, как единый макрорегион.

НАО появляются новые порты, требующие также подведения транспортных коммуникаций.

Одним из факторов, привлекающих интерес государства к Северу России на сегодняшний день, в том числе Архангельской области, является его высокий ресурсный потенциал. Встают вопросы взаимоотношений между Россией и странами Севера Европы, и рассматриваются вопросы о транспортных стратегиях и решениях, способных осуществлять перевозки наиболее эффективным путем. На территории области реализуются крупные транспортные проекты, одним из которых является «Белкомур», заключающийся в строительстве железной дороги от Веденги до Каргополя и реконструкции существующей части дороги. Параллельно ему планируется создание глубоководного порта в Архангельске, который расширит спектр его услуг. Таким образом, при своей слабой освоенности территории, Архангельская область имеет достаточно возможностей для восполнения данного пробела, как и значительный потенциал, реализация которого важна не только для региона, но и для всей российской экономики.

Общая характеристика транспортной системы Архангельской области. Следует отметить, что Архангельская область расположена на севере европейской части России и её территория освоена лучше, чем территории северных зауральских областей и республик [1]. При этом, Ненецкий автономный округ (далее – НАО) значительно отличается от Архангельской области по региональным транспортным характеристикам, если рассматривать данные субъекты РФ отдельно, поэтому в некоторых ситуациях стоит уделять пристальное внимание данному моменту. В НАО на сегодняшний день отсутствует железнодорожный транспорт, а автомобильный транспорт развит слабо и сосредоточен в первую очередь в г. Нарьян-Маре. В Архангельской области ситуация с транспортной инфраструктурой гораздо лучше.

Транспорт региона характеризуется преобладанием железнодорожных перевозок над морскими и внутриводными (таблица 1). Протяженность железнодорожных путей более 1,7 тыс. км. а речных около 3,8 тыс. км. путей. Также важно помнить, что в области имеется более 9 тыс. км. сплавных путей

В условиях увеличения интересов России к Арктике, Северо-Западный Федеральный округ становится ключевым макрорегионом для их реализации. Архангельская область является неотъемлемой частью данного макрорегиона, с которой государству необходимо работать и развивать транспортную инфраструктуру. Конечно же не вся территория области освоена равномерно. Основным экономическим центром и транспортным узлом является г. Архангельск, который выполняет, в том числе, и функцию морского порта. Сюда подведены основные железные и автомобильные дороги региона, выполняющие связующие функции прежде всего в своем макрорегионе, а также соединяя его с центральной частью РФ. Дороги имеют преимущественно субмериданальное направление, что ограничивает связь данного региона с зауральем. В целом же транспортный комплекс региона

помимо вышеперечисленных видов транспорта также включает авиационный и трубопроводный транспорт.

Железные дороги региона представлены магистралями: Архангельск-Коноша-Вологда-Москва, Котлас-Коноша-Вологда, Архангельск-Обозерская-Мурманск, Котлас-Киров, Архангельск-Карпогоры. Плотность железных дорог - 30 км путей на 10000 км² тер., что является гораздо меньшей величиной по сравнению с СЗФО, а также Мурманской областью и Карелией – регионами. Такое отставание объясняется отсутствием железных дорог на территории НАО. Автомобильный транспорт в регионе выполняет преимущественно функцию перевозки пассажиров. В 2013 г. данным видом транспорта было отправлено 60 млн. пассажиров, что в десятки раз превосходит показатели остальных видов транспорта. Однако величина отправки пассажиров уменьшается и прежде всего это происходит из-за сокращения численности населения. Автодорожная сеть представлена рядом региональных дорог и федеральной автомагистралью М-8 (Архангельск-Москва), которая играет важную экономическую и связующую роль. Плотность автомобильных дорог с твердым покрытием составляет 20 км дорог на 1000 км² тер., что является более сопоставимым показателем с выше обозначенными регионами, чем показатель плотности железных дорог. Воздушным транспортом осуществляется преимущественно пассажирские перевозки – 0,8 млн. человек, что значительно уступает автотранспорту, но по пассажирообороту ситуация обратная: 1006 и 518 млн. пасс. соответственно. Основные аэропорты - в районе г. Архангельска - "Талаги", "Васьково", а также в городе Котлас. Морской транспорт осуществляет международные связи, опорными пунктами которых являются важнейший порт области Архангельский, а также порты Онега и Мезень. Трубопроводный транспорт в области выполняет транзитную функцию, а магистраль проходит на Юго-Востоке области близ Котласа.

Таблица 1. Перевозки пассажиров и грузов в Архангельской области в 1998-2013 гг. Архангельскстат: Основные показатели работы транспорта

		1998	2000	2005	2008	2009	2010	2011	2013
Перевезено (отправлено) грузов, тыс. транспортом	Железнодорожным	6570	8997	15982	12871	10319	11768	12320	11392
	Морским	1968	1818	2105	2884	2215	2068	1691	1204
	внутренним водным	1445	2583	1583	2986	1004	1554	2193	2687
	Автомобильным	3149	3097	4182	2353	927	1597	1022	1092
	Воздушным	1	1	4	5	5	5	6	4
Перевезено (отправлено) пассажиров, млн. человек	Железнодорожным	12,0	8,9	6,6	5,9	5,1	4,6	4,5	4,0
	Водным	0,8	1,1	1,1	1,1	0,9	0,9	0,9	1,1
	Автомобильным	259,5	241,6	130,3	120,8	107,1	108,0	104,4	60,0
	Воздушным	0,2	0,2	0,8	1,0	1,0	1,3	1,4	0,8
	Трамвайным	88,7	75,5	-	-	-	-	-	-
	Троллейбусным	85,1	72,3	7,1	-	-	-	-	-

Источник: Архангельскстат

На формирование транспортной сети региона безусловно оказало его ЭГП. Архангельская область имеет преимущественно транзитное положение, именно поэтому основные транспортные магистрали имеют субмеридиальное направление. Регион по-прежнему имеет значительный потенциал в данном направлении, а г. Архангельск является одним из самых оптимальных

транспортных узлов для транзита грузов между Европой и Азией. На сегодняшний день через Архангельск проходят два транспортных коридора: Северный морской путь и Международный евроазиатский транспортный коридор: Север–Юг.

Природно-ресурсная база территории оказала не столь значительное влияние на формирование транспортного комплекса, но окажет в будущем. Архангельская область располагает значительными неосвоенными запасами леса (по объему на 8-м месте в России и на 2-м в СЗФО), нефти, газа, бокситов (18% российских запасов), а также сравнительно недавно были разведаны месторождения алмазов, которые по предварительным оценкам составляют 20% российских запасов.

Для северных соседних регионов, в том числе Мурманской области и Республики Коми факторам, формирующими транспортный комплекс, стали те же, что и в Архангельской области. Но, например, для Мурманской области важную роль сыграли особенности рельефа. Сам город Мурманск был создан как морской порт для ввоза военной продукции, что показывает значение транспорта для народного хозяйства региона. Минерально-сырьевая база в регионах также различается. В Карелии, при всей её слабой развитости экономики, развиты производственные процессы, которые тесно связывают Республику с Ленинградской (алюминий) и Вологодской (черная металлургия) областями, а также странами Прибалтики (лесопереработка).

Проведенный топографический анализ показывает, что по показателю густоты транспортной сети (ТС) относительно территории Архангельская область значительно уступает общероссийскому значению. Однако по показателю густоты ТС относительно населения Архангельская область превосходит российский показатель более чем в 2 раза. Архангельская область и Россия имеют практически одинаковое значение комплексного показателя Энгеля, который рассчитывается как среднее геометрическое обоих вышеупомянутых простых показателей густоты ТС. (таблица 3)

Таблица 3. Топографический анализ

	L/S	L/P	L/\sqrt{SP}
Архангельская область	2,19	108,08	15,41
Россия	4,09	48,89	14,14

Источник: расчёты автора

Топологический анализ показал, что транспортная сеть Архангельской области находится на переходной стадии от древовидной к решетчатой. Об этом свидетельствует пограничное значение индекса γ и значение α -индекса, соответствующего решетчатому типу.

Таблица 4. Топологический анализ

	Автомобильный транспорт	Железнодорожный транспорт	Внутренневодный транспорт	Итог
e	39	18	11	68
v	29	13	8	50
p	1	0	1	2
e max				144
γ-индекс				0,47
μ				19
μ max				95
α-индекс				0,2

Источник: расчёты автора

Характеристика основных транспортных узлов. Транспортный узел – место пересечения, стыка или разветвления путей различных или одинаковых видов транспорта (По И. В. Никольскому). В области можно наблюдать как сходство так расхождение характеристик узлов по общему социально-экономическому развитию, истории возникновения и основным функциям.

Крупнейшим промышленно-транспортным узлом является административный центр области – г. Архангельск. Главные отрасли промышленности: переработка и экспорт древесины. Данный крупнейший транспортный узел собирает в себе все виды транспорта: единственная федеральная дорога М8, соединяющая город с Москвой (по ней в город доставляются основные продовольственные товары и вывозятся лес и продукция лесной промышленности), архангельское отделение Северной железной дороги, устье главной внутриводной артерии области – Северной Двины, по которой сюда доставляются грузы (преимущественно лес), крупный морской порт, который побудил, вообще говоря, подведение транспортной инфраструктуры и, конечно же, аэропорты "Талаги" и "Васьково". Соответственно классификации по И. В. Никольскому данный узел имеет общесоюзное значение, по структуре транспорта относится к группе сложных, сочетая в себе практически все виды транспорта и имея водно-железнодорожный уклон в преобладании грузовой работы. Архангельск является транспортным узлом с многочисленными функциями. По транспортному балансу является скорее пассивным. По величине грузооборота и сочетанию различных признаков узел стоит отнести к комплексному типу: «основной груз – лес, доставляемый по Северной Двине, значительная его часть перерабатывается на месте; основную работу по перевозкам выполняет речной транспорт». («География транспорта СССР» И. В. Никольский). Проводка судов в Архангельск с помощью леодоколов возможна до середины декабря. Порт может поддерживать круглогодичную навигацию через аван-порт Северодвинска, находящегося у самого моря и связанного с Архангельском железной дорогой.

Другим административным центром, на территории НАО, является город Нарьян-Мар. На сегодняшний день Нарьян-Мар не имеет постоянного

сообщения с другими городами ни автомобильными ни железными дорогами. С 1991 г. то ведется, то прекращается строительство дороги от города на Усинск, которая может открыть доступ к Усинскому ж-д. узлу. На фоне данной ситуации популярными становятся зимники. Проблема доступности города решает аэропорт, принимающий самолеты Ан-24, Ан-26, Ан-12, Ту-134, Як-40, Як-42, Ил-18, Boeing 737, ATR 42, вертолеты всех типов. Выполняются регулярные рейсы в Москву, Санкт-Петербург, Архангельск, Киров, Сыктывкар, Усинск, а также по местным воздушным линиям. Грузы город получает через свой морской порт из Архангельска, а также по реке из г. Печора. Нарьян-Мар - производственная база геологоразведки в Тимано-Печорской нефтегазоносной провинции, вахтовый город для освоения тундровых и шельфовых месторождений. В последнее десятилетие город стремительно развивается из-за роста спроса и цен на нефть. Данный транспортный узел по значению стоит отнести к межрайонному типу, к простым, со слабо развитой сетью путей сообщения с уклоном на водный тип по грузовой работе. Здесь преобладают экономические, в основном промышленные функции, и транзитные. По балансу грузов узел является активным. Другим важным узлом на территории является поселок Варандей. Это случай, когда населения в узле почти нет, но имеется Варандейский морской порт с морским терминалом для отгрузки сырой нефти – через него идет основной грузопоток среди портов Печорского моря.

Вторым городом области по численности населения является Северодвинск. Промышленность города представлена преимущественно предприятиями пищевой отрасли. Здесь располагается Беломорская военноморская база, и здесь же сосредоточены крупнейшие предприятия судостроительного и судоремонтного комплекса — ОАО «Севмаш» и Центр судоремонта «Звёздочка». К городу подходит железная дорога, соединяющая его с Архангельском, а далее и с Москвой. Северодвинск также связан с Архангельском и Онегой автомобильными дорогами. Особенно интенсивные потоки пассажиров наблюдается по направлению Северодвинск – Архангельск и обратно. Город также располагает речным и морским портами, которые используются преимущественно для пассажирских перевозок, а также для вышеупомянутой базы.

Небольшим промышленно-транспортным узлом, также имеющим морской порт, является г. Онега (20 тыс. чел, 2014 г.). По структуре экономики он отнесен к списку моногородов РФ, специализация - лесопромышленный комплекс. Данный узел располагает железно-дорожной станцией, ответвлением от Архангельского отделения Северной железной дороги в районе н. п. Обозерский, а также собственным гражданским аэропортом (есть и заброшенный военный) и автодорожным сообщением с местными н.п.. Таким образом, узел относится к районному типу, сочетая в себе несколько видов транспорта и выполняя промышленные функции моногорода. Другим, еще менее н.п. является Мезень, который также имеет морской порт.

Далее хотелось бы выделить ряд промышленно-транспортных узлов, находящихся возле железнодорожной, автодорожной или речной магистрали.

Это прежде всего Котлас, Обозерский, Вельск, Коноша, Мирный, Каргополь, Няндама. Котлас является третьим по значению городом Архангельской области и крупным транспортным узлом, с населением более 70000 человек. Экономика строится на железной дороге и обслуживающих её предприятиях. Через город проходит Сольвычегодское отделение Северной железной дороги, протекает Северная Двина, и параллельно реке пролегает дорога регионального значения, примыкающая затем к М8. Таким образом, узел имеет межрайонное значение, выполняя транзитные функции. Здесь же неподалеку расположен н. п. Коряжма, четвертый по населению город области. Остальные перечисленные города являются менее крупными и, как правило, моноспециализированы, например, в г. Мирный расположен космодром «Плесецк». Города из этого ряда выполняют местные связи и относятся к группе специальных узлов (резко выражена роль какого-либо транспорта).

Оставшиеся населенные пункты оказались в стороне от важных транспортных артерий и являются малонаселенными: Карпогоры, Шенкурс и др. — они, как правило, также моноспециализированы, выполняют местное значение.

Основные проблемы и перспективы развития транспортной сети региона. Проблемы транспортного комплекса области значительно сказываются на развитии экономики и являются лимитирующим фактором. При этом тормозится социальное развитие региона и усиливаются проблемы пространственной диспропорции. Эти проблемы характерны для России в целом: сильный износ основных фондов, высокая капиталоемкость и слабое инвестирование этой отрасли, растущие тарифы на перевозки и т.д. Растущий интерес государства к Российскому Северу определяет спрос на работу транспортной системы.

Однако дорожная сеть финансируется очень слабо. Из-за этого возникает ряд проблем:

- Плохое качество дорожного покрытия и как следствие неэффективное использование дорог. Диагностика дорог показала, что 91 % автомобильных дорог регионального значения не соответствует нормативным требованиям, более половины дорог требуют реконструкции или капитальных вложений.
- Плохое качество мостов также вызывает ограничения в перевозках. В хорошем состоянии находится только около 18% мостов, менее половины в удовлетворительном состоянии и остальная часть мостов нуждается в ремонте.
- Сеть автодорог области изобилует субмеридиальными трассами, при этом испытывает нехватку в дорогах субширотного направления, что не обеспечивает населенным пунктам области должной транспортной связи, ограничивают их развитие и к тому же не адекватно увеличивают связной путь.

Не развитая дорожная сеть в НАО вовсе не дает возможностей данной территории развиваться.

Дорожную сеть области можно охарактеризовать как слаборазвитую и на данном этапе для значительного количества населенных пунктов связующим средством является железная дорога. Хотя железная дорога и решает частично проблему сообщения в регионе, однако собственная сеть также слабо покрывает его территорию.

К проблемам внутриводного транспорта можно отнести уменьшение габаритов судоходного хода по главной водной артерии области Северной Двине ниже Котласа, и частичный переход судоходства из категории освещаемой в светоотражающую. К тому существуют проблемы с планировкой перевозок из-за скачкообразных предложений со стороны предприятий по их неустойчивому экономическому положению. И, конечно же, из-за высокой капиталоемкости флот инвестируется слабо и поэтому уже заметно постарел и закрепил за собой сильноизношенные фонды. [2]

Конечно же, территория НАО испытывает колоссальные проблемы с вышерассмотренными вопросами: даже Нарьян-Мар не имеет дорожной круглогодичной связи с Архангельском. Однако с крупнейшими притоком инвестиции в данный субъект в будущем может поспособствовать развитию транспортной инфраструктуры.

Округ также не имеет автомобильного и железнодорожного сообщения с другими субъектами Федерации. Ближайшее время планируется завершить строительство автодороги от Нарьян-Мар в республику Коми и строительство автодороги в западной части округа в Архангельскую область. Планирующееся сооружение автодороги от г. Воркуты к побережью Карского моря в рамках проекта газопровода Ямал-Западная Европа, которая пройдет через Уральский хребет вдоль восточной границы округа. «Стратегия развития железнодорожного транспорта РФ до 2030 года» предусматривает прокладку двух магистралей из республики Коми к побережью Северного ледовитого океана. Одна пройдет от г. Воркуты до п. Усть-Кара, другая от г. Сосногорск до п. Индига. Данные проекты значительно повысят освоенность территории.

Трубопроводы в округе принадлежат компаниям ОАО «Лукойл» и «НК Роснефть» - государственного владения здесь нет, что является также лимитирующим фактором для реализации ресурсного потенциала округа. Проектируется широтный магистральный нефтепровод из центральной части округа до п. Индига с параллельным созданием автомобильных дорог на западе округа и вдоль его восточной границы, железнодорожная сеть, газопровод Кумжа-побережье Баренцева моря. Данная инфраструктура покроет потенциально ресурсные территории округа и сделает их возможными для освоения.

Крупнейшим проектом Архангельской области является «Белкомур» - проект строительства железнодорожной магистрали соединением Архангельск - Сыктывкар - Соликамск (Пермь). Целью собственно проекта является обеспечение экономического и социального развития регионов Европейского Севера РФ, связать Урал с северными территориями и морскими портами. Новые промышленные проекты, реализуемые и предполагаемые к

реализации на территории Республики Коми и Пермского края, к 2020 году формируют грузопоток на уровне 12 млн. т в год и 11 млн. т в год, к этому добавляется еще 10 млн. т в год транзитных контейнерных перевозок – дополнительный грузопоток за счет включения магистрали в международные транспортные коридоры «Белкомур» входит в Комплексную программу промышленного и инфраструктурного развития Республики Коми, Пермского края и Архангельской области с учетом транспортной инфраструктуры, включая железнодорожную магистраль "Белкомур", а также создание глубоководного Архангельского морского порта. Общая протяженность магистрали составит 1155 км, из них 384 км на территории Архангельской области – дорога от Каропогор на Вендингу. Проект имеет два звена «Северное» (Архангельск – Сыктывкар) и «Южное» (Сыктывкар – Соликамск). «Северное звено» планируется запустить уже в 2015 г. Общая протяженность этого звена 655 км, из них реконструируется 440 км и построится 215 км, бюджет составит около 35 млрд. рублей. Проект финансируется из инвестиционного фонда РФ с привлечением частных инвестиций [3]. Безусловно данный проект повысит инвестиционную привлекательность Архангельской области, от него в бюджет региона поступят значительные налоговые отчисления..

Реализация «Белкомуар» является решающим действием для строительства Глубоководного района Северный Архангельского порта – другого крупного проекта для Архангельской области. Он предназначен для перегрузки угля, лесных, и нефтеналивных грузов экспортного направления, минеральных удобрений а также генеральных и контейнерных грузов экспортно-импортного направлений. Появление подобного морского порта на территории области повлечет за собой значительный экономический рост региона, поможет реализовать экспортно-транзитного потенциала России, а также еще больше привлечет внимание инвесторов к Европейскому Северу России. Соответственно планируемый годовой объем грузооборота составляет более 30 млн.тонн, а в его структуре более 60% будут занимать нефтепродукты и лес . Данный порт будет способен принимать суда дедвейтом до 70 тыс. тонн, что значительно расширит современные возможности [4]. Наиболее эффективное развитие порт получит при его синхронным строительстве с проектом «Белкомур». При этом будут созданы благоприятные условия для реализации каких-либо промышленных, инновационных и торговых проектов. Непосредственно социальный эффект будет заключаться в создании дополнительных 9000 рабочих мест.

Как уже говорилось, Архангельская область имеет колоссальный ресурсный потенциал. В связи с этим ОАО «РЖД» до 2020 г. построит свой терминально-логистический центр в Архангельске. Он будет должен обрабатывать контейнерные и генеральные грузы с применением самых современных логистических технологий. Его сфера деятельности - обеспечение поставок грузов для освоения Арктических шельфовых месторождений и функционирования Северного морского пути [5].

Данные проекты косвенно решают вышеуказанные проблемы. В области также планируется реализовать ряд проектов по строительству дорог и газопроводов. Самыми дорогими являются проекты газопроводов, это прежде газопровод-отвод к пос. Октябрьский и газопровод-отвод к пос. Кулой. В планах области имеется строительство ряда столь важных субширотных дорог, которые свяжут населенные пункты (прежде всего административные центры) напрямую, а не посредством объездов. К данному перечню относятся дороги, соединяющие:

- Плесецк с Белозерским и далее с Карпогорами (соединит запад с северо-востоком)
- Карпогоры с Архангельском и Лешуконским (улучшение связей в северо-восточной части АО)
- Онегу с Плесецком и далее с Няндомой (субмеридиальная связь в западной части АО)
- Октябрьский с Котласом и далее на север к Карпогорам (улучшение связей в юго-восточной части АО)

В данной ситуации значительных вложений требует строительство мостов через реки. Основной срок реализации данных проектов находится в пределах до 2020 года. Данные решения безусловно улучшат связанность населенных пунктов и уменьшат территориальную диспропорцию в этом плане.

Кроме того, в области планируется строительство (приобретение) речных судов для осуществления грузопассажирских перевозок на территории Архангельской области. Практически все проекты реализуются в рамках ГП АО «Развитие транспортной системы АО (2014 – 2020 годы)», а часть «сидит» в ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)» - реконструкция аэропорта «Архангельск» (Талаги), с увеличением мощности и и ожидаемым пассажиропотоком 960 тыс. в год (к 2016 г.), что также важно на фоне увеличения интереса к воздушному транспорту. [6].

Существуют также проекты, находящиеся на сомнительном уровне реализации и договоренности. С 2009 г. Китай и Норвегия планируют совместную реализацию проекта Northern East-West Corridor - "N.E.W. Corridor". Это транспортный коридор, который станет новым звеном в транспортно-логистических отношениях между Китаем, Россией и США. Данный проект одобрен Комитетом Баренцева Евро-Арктического транспортного региона (BEATA). В реализации этой программы весомая часть принадлежит и территории России. Первоочередными задачами проекта являются создание одинакового уровня развития инфраструктуры железнодорожных сетей в приграничных регионах северных стран. [7]

В рамках данного проекта также планируется осуществление логистического железнодорожного проекта Китай-Казахстан-Россия-Норвегия, который поспособствует реализации потенциала Архангельского порта, который является самым выгодным пунктом для доставки кокса из Китая в Норвегию. В Норвегии находится около 11 металлургических компаний, использующих в своем производстве кокс, который ранее

закупался в Европе. Однако новые экологические требования Европы значительно сократили его добычу, и встал решающий вопрос о иной доставки кокса в Норвегию. Архангельский порт был выбран не случайно, в том числе и потому, что он не достаточно загружен, и имеет возможность обслуживать новые грузопотоки данных объемов, при соответственной возможности «Северной железной дороги» пропускать дополнительные локомотивы. Данный проект окажет значительный экономический эффект не только на Архангельскую область, но и послужит стимулом развития всей арктической зоны России. Пробные попытки уже были осуществлены успешно. На территории Баренцрегиона существует множество проектов по реализации его транспортно-логистического потенциала. Это преимущественно стратегические подходы и решения по работе транспортных коридоров.

Заключение. Транспортный комплекс Архангельской области на сегодняшний день в целом удовлетворяет требования экономики, однако не обеспечивает нужды населения в полном объеме. В отраслевой структуре валового регионального продукта на долю сектора транспорта и логистики приходится более 15% - этот сектор прочно занимает второе место. На территории Архангельской области представлены и широко используются все виды транспорта. Транспорт региона характеризуется преобладанием железнодорожных грузоперевозок над морскими и внутриводными, и доминированием автомобильных перевозок пассажиров.

В условиях увеличения интересов России к Арктике, Северо-Западный Федеральный округ становится ключевым макрорегионом для их реализации. Архангельская область является неотъемлемой частью данного макрорегиона, с которой государству необходимо работать и развивать транспортную инфраструктуру. Сегодня действия региона осуществляются в соответствии с задачами общероссийского характера, а в некоторых случаях - международного.

В настоящее время регион в недостаточной степени использует преимущества своего выгодного географического положения. Международные грузы следуют по территории области в основном транзитом, создавая дополнительную нагрузку на транспортную инфраструктуру и окружающую среду. Используя свое положение, регион может также создать ряд собственных промышленных производств, помимо лесного комплекса. Основной грузовой поток представлен первичными продуктами: сырая нефть, уголь, необработанная древесина и т.д. — соответственно у области имеется потенциал организации перерабатывающих производств.

В транспортной системе региона существует ряд проблем, в том числе связанных с дорожной сетью: она изобилует субмеридиальными трассами, при этом испытывает нехватку в дорогах субширотного направления, что значительно ограничивает сообщение населенных пунктов. Отдельно характеризуется в этом плане территория НАО: округ не имеет автомобильного и железнодорожного сообщения с другими субъектами федерации и не имеет собственных транспортных сетей на территории. Однако стремительный рост интереса у инвесторов к данной территории

способен в ближайшем будущем решить проблемы, а сдерживающим финансовым фактором здесь стала система отчисления налогов.

В последние десятилетия в регионе не осуществлялось важных транспортных проектов и сейчас область находится на стадии проектирования и уже частичного строительства автомобильных дорог, в том числе субширотных, столь необходимых для данной территории. Данные действия укладываются в транспортную стратегию АО до 2020 г. Крупнейшим проектом стал «Белкомур», в рамках которого на востоке региона будет построена железнодорожная магистраль Вединга – Карпогоры и часть реконструируется. Данный проект позволит связать Урал с северными территориями и морскими портами со всеми вытекающими отсюда новыми возможностями. Кроме того, параллельно произойдет и соответствующая модернизация Архангельского порта. Эти проекты укладываются в транспортную стратегию РФ, а значит имеют действительно важное стратегическое значение. Таким образом, транспортный комплекс Архангельской области сейчас находится на стадии развития и в ближайшем будущем будет заметно модернизирован.

Список литературы:

1. Экономическая и социальная география России // Учебник для вузов. - М.: Дрофа, 2001. - 672 с
2. Правительство Архангельской области, раздел «Экономика». URL: <http://www.dvinaland.ru/economy.php>
3. Разведка, добыча полезных ископаемых в НАО/ Региональный портал НАО: <http://www.info83.ru/nao-about/razvedka-dobicha-nefti>
4. О проекте «Белкомур» / ОАО МК «Белкомур» URL: <http://www.belkomur.com/belkomur/?PHPSESSID=015d5a08594bf071bed30c2f2fe63e40>
5. ОАО МК «Белкомур»: Глубоководный район «Северный» Архангельского морского порта. <http://www.belkomur.com/apxport/>
6. Инвестиционный портал Архангельской области URL: <https://www.dvinainvest.ru>
7. Северные порты и коридоры: чья возьмет / Поморский центр публичной политики. URL: <http://www.pomorcpp.org/insight/print.html?id=2157>