

РАЗВИТИЕ ТРАНЗИТНЫХ ПУТЕЙ И УТИЛИЗАЦИОННАЯ СИСТЕМА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Н. А. Амосов,
аспирант

Уральский федеральный университет им. первого Президента России Б. Н. Ельцина, Екатеринбург

Аннотация. Рассмотрено развитие транзитных путей России и их возможное применение в утилизационной системе транспортных средств. Предложена сеточная система транспортировки грузов по территории России.

Ключевые слова: транзитные пути, утилизация, транспортировка отходов, Северный морской путь, Транссибирская магистраль.

DEVELOPMENT OF TRANSIT ROUTES AND VEHICLE RECYCLING SYSTEM

Abstract. The development of transit routes in Russia and their possible use in the recycling system of vehicles are considered. A grid system for the transportation of cargoes on the territory of Russia is proposed.

Keywords: transit routes, recycling, transport of waste, Northern Sea Route, Trans-Siberian Highway.

Введение

Рыночные отношения стран в XXI веке характеризуются активным развитием мировой торговли. Огромные расстояния между странами, состоящими в торговых отношениях, больше не являются ключевой проблемой торговли. Технологичность современных транспортных средств, глобализация экономики и высокая организация маршрутов перевозки позволяют снизить затраты и время на транспортировку.

Транзитные перевозки являются одним из инструментов поддержания мировой экономики. Многие страны благодаря транзитным перевозкам могут осуществлять быструю и дешевую доставку грузов в другие отдаленные страны [1].

Россия обладает колоссальным транзитным потенциалом из-за своей территориальной расположенности между странами Европы и Азии. Правительство России поддерживает развитие транзитных путей, что подтверждает Указ Президента Российской Федерации В. В. Путина № 204 от 7 мая 2018 г. В данном указе несколько стратегических задач направлены на увеличение объема и сокращение времени транзитных перевозок по территории России.

Постановка проблемы

Транзитные перевозки позволяют увеличить объем поступлений денежных средств в казну страны наряду с производством и продажей самого товара. Страна, имеющая транзитные пути, должна поддерживать транспортную систему в вы-

соком организационном и техническом состоянии. Увеличение транзитных перевозок повысит износ транспортной системы страны, ускорит амортизацию основных фондов транспортных компаний, занимающихся транзитными перевозками, и, возможно, потребует ввода в эксплуатацию дополнительного количества транспорта для обеспечения увеличения товаропотока через страну. Все вышеописанные аспекты в итоге приведут к повышению нагрузки на утилизирующие и рециклинговые мощности предприятий, занимающихся транспортными средствами.

Общее состояние транспортных средств в России таково, что порядка 30 % находится на стадии выхода из эксплуатации, и их необходимо срочно утилизировать. Однако данный процесс оттягивается из-за отсутствия единой комплексной системы утилизации транспорта в стране. Повышение объема транзитных перевозок только усугубит данную проблему, если не принять корректирующие меры для системы утилизации [2].

В стране следует создать единую утилизационную систему, которая позволит сократить количество свалок с вышедшими из эксплуатации транспортными средствами и будет препятствовать появлению новых, которые могут образоваться в ближайшее время из-за повышенной нагрузки на транзитные перевозки.

Осуществление полного жизненного цикла транспортных средств, включая утилизацию, позволит привести транспортную отрасль в состояние замкнутого цикла и сократить отрицательное

воздействие на экологию в виде сокращения свалок и добычи полезного сырья для производства новых транспортных средств. Рециклинг усовершенствует процессы вывода и ввода транспортных средств. На данный момент не все транспортные средства в России выходят из эксплуатации после заложенного количества пройденных километров или по истечении срока использования, заложенных производителем.

В России недостаточно утилизационных мощностей для переработки транспортных средств, а увеличение транзитных перевозок только усугубит ситуацию, если срочно не принять корректирующие меры. Например, только транзитные железнодорожные перевозки с Дальнего Востока до западной границы России к 2024 году должны увеличиться в 4 раза.

Гипотеза

Реализация стратегических задач, прописанных в Указе Президента РФ № 204, позволит увеличить доход от транзитных перевозок, и часть от этих денежных средств следует направить на увеличение утилизационных мощностей на территории России. Дополнительное финансирование на утилизацию транспортных средств с доходов транзитных перевозок будет являться хорошим вариантом поддержки транспортной отрасли. В противном случае утилизационный вопрос в будущем не даст возможности дальнейшего развития перевозкам в стране.

Сегодня этап утилизации является проблемным местом в развитии транспортно-логистической системы. Пока проблема экологии и возобновляемости ресурсов в России не станет приоритетной, этап утилизации будет сдерживать развитие транспортной отрасли.

Комплексная система утилизации транспортных средств подразумевает под собой наличие широкого спектра предприятий. Данные предприятия будут иметь особое расположение по всей территории страны. Часть отходов транспортных средств необходимо будет доставлять из других регионов страны. Это связано с определенным количеством утилизирующих предприятий и их рациональным расположением по территории страны. Поэтому встает вопрос дешевой и удобной транспортировки некоторых видов отходов транспортных средств по территории России.

Задачу транспортировки отходов транспортных средств могут осуществлять транзитные пути железнодорожного и морского транспорта. Данные виды путей являются более дешевыми и при-

способленными для перевозок большого объема груза, а также проходят через все регионы страны. Услуги по перевозке воздушным транспортом невозможны из-за высокой стоимости, а автомобильный транспорт не способен перевозить грузы в большом объеме, как это делает железнодорожный и морской транспорт. Для автомобильного транспорта имеют место более жесткие требования по весу груза из-за воздействия на дорожное полотно общего пользования.

Основной поток перемещения отходов вышедших из эксплуатации транспортных средств, вышедших из эксплуатации, должен быть направлен через Транссибирскую магистраль и Северный морской путь.

Северный морской путь на сегодняшний день находится на стадии развития и изучения своего максимального потенциала как транспортного коридора. Срок доставки груза с одного края страны до другого может составлять от 20 до 30 с небольшим суток. За 2018 год по Северному морскому пути объем перевозок составил около 20 млн тонн, а за 2019 год — 31,5 млн тонн. К 2024 году планируется перейти к отметке в 80 млн тонн. Большую часть груза будет составлять нефть, но эксперты ожидают срыв плана из-за недостаточности судов ледового класса и дефицита добычи нефти в Арктике одной из компаний. Можно воспользоваться дефицитом загруженности судов и восполнить его перевозками отходов транспортных средств, вышедших из эксплуатации. Целью данных перевозок является доставка разных видов отходов транспортных средств до определенного региона, где находится утилизирующее предприятие, способное утилизировать данный вид отходов [3].

Транссибирская магистраль проходит по территории 20 субъектов России и имеет остановочные пункты в 14 центрах субъектов страны. Объем перевозок по Транссибирской магистрали на 2018 год составил 120 млн тонн. К 2023 году планируется увеличить объем перевозок на 60 млн тонн. Транспортировка по Транссибирской магистрали занимает 9–11 суток.

Северный морской путь и Транссибирская магистраль способны создать в России сеточную систему транспортировки, где верхняя горизонталь — Северный морской путь, а нижняя — Транссибирская магистраль (рис. 1). За вертикальное перемещение будет отвечать федеральные округа, где и будет проходить доставка до конечного пункта. Вертикальное перемещение может быть реализовано уже менее грузоподъемным транспортом. Например, речным и железнодорожным.



Рис. 1. Сеточная система транспортировки грузов

Транзитные пути России способны дать финансовую поддержку утилизационной системе страны, а также позволят перемещать часть отходов транспортных средств, вышедших из эксплуатации, до определенных складов региона, в котором действует необходимое утилизирующее предприятие.

Выводы

Влияние развития транзитных путей на систему утилизации следует рассматривать с двух сторон.

Во-первых, увеличение товарооборота через транзитные пути повышает нагрузку на транспортную отрасль страны, а в итоге — на утили-

зационную систему. Для решения этой проблемы предлагается создать как можно скорее единую утилизационную систему на территории России.

Во-вторых, развитие транзитных путей может привести к их использованию в перевозке отходов, вышедших из эксплуатации, транспортных средств и обеспечить стабильные транспортные потоки по всей территории страны с низкой стоимостью и относительно быстрой доставкой.

Развитие транзитных путей России с правильным подходом к жизненному циклу транспортных средств способно увеличить эффективность и создать новые основные принципы транспортной отрасли страны.

Список литературы

1. *Комов М. С.* Транспортно-транзитный потенциал региона как важнейший фактор его экономического развития // *Вестн. Евраз. науки.* 2018. № 5. URL: <https://esj.today/PDF/78ECVN518.pdf>.
2. *Экологические аспекты при проведении утилизации самоходной техники / В. С. Герасимов и др.* // *Экология и промышленность России.* 2018. Т. 22, № 4. С. 31–37. DOI: <https://doi.org/10.18412/1816-0395-2018-4-31-37>.
3. *Оценка перспектив создания Северного широтного транспортного коридора / Ю. Блам и др.* // *Всероссийский экономический журнал.* 2016. № 46 (5). С. 28–43. URL: <http://dx.doi.org/10.30680/ECO0131-7652-2016-5-28-43>.