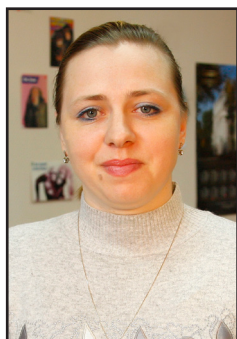


Транспортная инфраструктура Мьянмы: векторы развития



Анна СИНИЦЫНА
Anna S. SINITSYNA

Сергей ДЭЛЬЗ
Sergey V. DELZ



Ко Ко ЛВИН
Ko Ko LWIN

Синицына Анна Сергеевна — кандидат технических наук, доцент Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ), Москва, Россия.
Дэльз Сергей Валерьевич — кандидат технических наук, эксперт по функционированию транспортных систем, Москва, Россия.
Ко Ко Лвин — аспирант МИИТ, Таунг Джи, Республика Союз Мьянма.

Myanmar's Transport Infrastructure: Development Vectors

(текст статьи на англ. яз. – English text of the article – p. 162)

Авторы оценивают текущее состояние и проблемы транспортной инфраструктуры Мьянмы. Определён перечень задач, решение которых позволит существенно улучшить её состояние, добиться включения транспортной системы страны в международную транспортную сеть и значительно улучшить товарооборот с КНР и странами Юго-Восточной Азии. Названы приоритетные мероприятия в частном и государственном секторах экономики, выполнение которых приведет к развитию существующих и формированию новых торговых маршрутов.

Ключевые слова: транспортная система, инфраструктура, Мьянма, пути сообщения, транспортные технологии, сухие порты, логистические центры.

Формирование рыночных отношений, потребности в расширении международного товарооборота требуют динамичного и сбалансированного развития всех звеньев национальной экономики Мьянмы, включая транспортную инфраструктуру. Сегодня транспортная инфраструктура занимает одно из приоритетных мест и является основным фактором, определяющим перспективы страны и вхождение ее регионов в мировое хозяйство. Вместе с тем остается неоспоримым и тот факт, что в течение последних лет транспортная инфраструктура Мьянмы характеризуется физическим и моральным износом, низким уровнем материально-технической базы, диспропорциями и неравномерностью размещения объектов, ограниченностью выделяемых инвестиций, отсутствием полноценных рыночных механизмов функционирования и управления. И надо добиваться, чтобы все ее звенья гарантировали необходимые условия для развития основных отраслей производства и максимально эффективного

использования экономического потенциала, которым республика обладает.

Транспортная инфраструктура — это огромный комплекс служб и объектов, включающий все виды транспорта, обслуживающие структуры и подразделения. Они совершают быструю и свободную перевозку грузов и пассажиров. Помимо того, транспортный комплекс играет немаловажную роль в обеспечении торгово-экономической сферы сырьем, материалами, готовой продукцией и товарами, а также рабочей силой [1].

В качестве объектов транспортной инфраструктуры могут рассматриваться:

- все существующие и запланированные пути сообщения (улично-дорожная, внеуличная и междугородная транспортная сеть);
- транспортные единицы;
- технические сооружения и склады (парки по ремонту, депо, грузовые терминалы, вспомогательное энергетическое хозяйство);
- вокзалы и станции для перевозки пассажиров и грузов;
- агентства, отвечающие за продажу билетов и организацию перевозок;
- логистические центры;
- инженерные сети и коммуникации на инфраструктурных объектах.

Свою роль в осуществлении межрегиональных грузовых и пассажирских перевозок для связи центральной Мьянмы с северо-западными, северными и восточными районами, а также для реализации межрегиональных сообщений играет каждый вид транспорта — железнодорожный, автомобильный, авиационный и водный.

Наиболее протяженные автомобильные дороги в Мьянме проходят с севера на юг страны. Из них самой значимой для приграничной торговли между Китаем и Мьянмой является магистраль Мандалай—Лашио, протяженностью в 262 км. Но необходимо отметить, что большинство дорог в очень плохом или даже непригодном для эксплуатации состоянии, за исключением нескольких трасс, которые имеют достаточно высокое качество [2]. Большая часть трафика в стране происходит вдоль коридоров Янгон—Мандалай—Мусе/Руйли—Куньмин. Шоссе между

пунктами Куньмин и Руйли на границе с КНР находится на заключительных этапах строительства. При этом на мьянманской стороне дорожная инфраструктура в целом гораздо хуже.

Основными проблемами дорожной инфраструктуры остаются:

- недостаточные возможности коридора для обработки существующего объема трафика;
- непригодное для нормальной эксплуатации состояние дорог;
- существующие ограничения по весу для прохождения китайских грузовиков;
- незавершенная реконструкция шоссе на границе с КНР.

Железные дороги Мьянмы (MR) являются государственными. Общая протяженность сети еще недавно составляла 5403 км, при ширине колеи 1000 мм [2].

Качество железнодорожной инфраструктуры также находится в критическом состоянии. Максимальная скорость движения грузовых поездов — всего 24 км/ч [3]. Управление железных дорог прилагает большие усилия для строительства новых линий во всех штатах и регионах страны. В текущее время протяженность рельсовых дорог возросла до 6492,24 км, а количество станций — до 793 [4].

Проблемы железнодорожной инфраструктуры:

- неэффективная организационная структура системы железнодорожного транспорта;
- малоэффективная структура управления процессами перевозок;
- отсутствие современного менеджмента логистических перевозок;
- отсутствие современной системы автоматической сигнализации для контроля движения поездов;
- низкий уровень подготовки персонала, задействованного на промежуточном уровне управленческих структур и базовом уровне.

Системной проблемой транспортной отрасли следует считать несоответствие между низким уровнем ее развития, эффективностью, качеством функционирования и возрастающим спросом экономики и общества на транспортные услуги. Это проявляется в следующем:





1) состояние опорной транспортной сети не соответствует существующим и перспективным грузопотокам и пассажиропотокам;

2) транспортные технологии не отвечают современным требованиям эффективного функционирования транспорта в условиях рынка, препятствуют удовлетворению растущего спроса на качественные транспортные услуги, снижению себестоимости перевозок, оптимальному использованию транспортной инфраструктуры;

3) наблюдается существенное отставание темпов развития дорожной сети от темпов автомобилизации общества: около трети федеральных автомобильных дорог работают в режиме перегрузки, особенно на подходах к крупным городам;

4) показатели безопасности транспортного процесса, в первую очередь, дорож-

ного движения, не соответствуют мировому уровню;

5) значительно обострились требования безопасности и антитеррористической устойчивости транспортной системы.

Для развития транспортной инфраструктуры необходимо, на наш взгляд, решить ряд первостепенных задач и вопросов:

- сформировать целостное транспортное пространство страны за счет организации эффективной модернизации инфраструктурных звеньев;
- организовать качественную и доступную транспортно-логистическую систему грузовых перевозок;
- стандартизировать качество транспортных услуг и обеспечить их доступность для населения;
- реализовать транзитные возможности страны, интегрироваться в мировое транспортное пространство;

- повысить уровень безопасности транспортной отрасли;
- разработать план реконструкции основных региональных автомобильных дорог в целях совершенствования внутренних сообщений, повышения плотности дорожной сети, усиления связей с сетью автомобильных дорог соседних областей;
- обеспечить проведение мероприятий, направленных на соблюдение и совершенствование технологии перевозочного процесса, формирование оптимальной маршрутной сети и расписаний движения транспортных средств;
- сформировать совокупный набор предложений транспортных услуг, достаточный для удовлетворения потребностей населения;

• обеспечить освоение инновационных технологий строительства, реконструкции и содержания транспортной инфраструктуры.

В качестве рекомендаций предлагаются:

- строительство и модернизация объектов транспортной инфраструктуры, реконструкция и ремонт участков государственных, региональных и межмуниципальных, местных автомобильных дорог, систем железнодорожного, водного, воздушного транспорта, комплексных инженерных сооружений;
- строительство «сухих портов» и логистических центров, а также крупных транспортно-логистических центров международного уровня для обслуживания транзитных грузопотоков;
- развитие рынка транспортно-логистических услуг, создание условий для организации прямых смешанных перевозок грузов, интермодальных перевозок по национальным и международным транспортным коридорам;
- реконструкция складских комплексов, строительство и модернизация контейнерных площадок на железнодорожных станциях (Мандалай, Янгон, Лашо, Паго) с целью расширения комплексных транспортных услуг;
- привлечение к сотрудничеству крупных транспортно-логистических компаний международного уровня;
- инженерная подготовка площадок под строительство логистических центров (магистральные сети);

- подготовка специалистов в сфере транспорта и логистики в действующих на территории региона учебных заведениях.

ВЫВОДЫ

Анализ современного состояния и проблем транспортной инфраструктуры Мьянмы показывает, что нужна коренная реконструкция и модернизация всей транспортной системы, включая авиационный, железнодорожный, автомобильный и морской (водный) транспорт.

Создание эффективной транспортной инфраструктуры позволит обеспечить территориальную целостность государства, связанность регионов республики в единое экономическое и оборонное пространство, ускорить развитие мультимодальных перевозок, а также выходы к труднодоступным сырьевым базам Китая, Индии, Таиланда и Юго-Восточной Азии.

ЛИТЕРАТУРА

1. Горев А. Э. Основы теории транспортных систем: Учеб. пособие. — СПб., 2010. — 214 с.
2. Asian Development Bank — Myanmar: Transport sector initial assessment. Mandaluyong City, Philippines: Asian Development Bank, 2012h.32. [Электронный ресурс]: <http://www.gms-cbta.org/uploads/resources/15/attachment/transport-assessment-Myanmar.pdf>. Доступ 31.10.2016.
3. Malik J. Mohan. Sino-Indian Rivalry in Myanmar: Implications for Regional Security, Contemporary Southeast Asia, 16:2 (September 2012), p. 61.
4. List of railway stations in Myanmar. [Электронный ресурс]: https://yandex.ru/search/?text=https%3A%2F%2Fen.wikipedia.org%2Fwiki%2FList_of_railway_stations_in_myanmar.com&lr=213&clid=1790244&win=31. Доступ 12.01.2017.
5. Шишкин Д. Г., Шишкина Л. Н. Логистика на транспорте. — М.: Маршрут, 2011. — 217 с.
6. Эглит Я. Я. Транспортные системы доставки грузов. — СПб.: Феникс, 2012. — 300 с.
7. The State of Local Governance: Trends in Yangon — UNDP Myanmar 2015. [Электронный ресурс]: http://www.mm.undp.org/content/dam/myanmar/docs/Publications/PovRedu/Local%20Governance%20Mapping/UNDP_MM%20State%20of%20Local%20Governance%20-%20Synthesis%20Report.pdf. Доступ 31.10.2016.
8. Myanmar Logistics System: Aung Khin Myint, Myanmar, 2014. [Электронный ресурс]: http://www.jterc.or.jp/koku/koku_semina/pdf/140307_presentation-04.pdf. Доступ 31.10.2016.
9. Myanmar (Burma). [Электронный ресурс]: <http://ec.europa.eu/trade/policy/countries-and-regions/countries/myanmar>. Доступ 31.10.2016.

Координаты авторов: **Синицына А. С.** — acc-igkr@mail.ru, **Дэльз С. В.** — daels1@mail.ru, **Ко Ко Лвин** — kokolwin50@gmail.com.

Статья поступила в редакцию 31.10.2016, принята к публикации 12.01.2017.

