

Оценка перспектив создания Северного широтного транспортного коридора

Ю.Ш. БЛАМ, кандидат экономических наук, **В.А. КРЮКОВ**, член-корреспондент РАН, **В.Ю. МАЛОВ**, доктор экономических наук, **А.Н. ТОКАРЕВ**, доктор экономических наук, **В.Н. ЧУРАШЕВ**, кандидат экономических наук, Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН, Новосибирск

Дана оценка перспективного грузопотока по северному широтному коридору. Показаны возможные узкие места на широтных железнодорожных магистралях, связывающих запад и восток страны. Приведены исторические аналогии в принятии стратегических решений по транспортным проектам в Арктической зоне России. Обоснована целесообразность использования народнохозяйственных критериев для оценки крупных инфраструктурных проектов. Показана особая важность для достижения даже 2%-го ежегодного прироста экономики страны создания нового перехода через Уральский хребет на границах Республики Коми, Свердловской области и Ханты-Мансийского АО.

Ключевые слова: транспортный комплекс, Арктическая зона, история освоения, Северо-Сибирская магистраль, оценка грузопотока

Россию без преувеличения можно отнести к суперконтинентальным державам, в которых и подавляющая часть экономического потенциала и, соответственно, основная масса населения размещены вдали от морских побережий, позволяющих строить транспортный комплекс на основе наиболее дешевого – морского – транспорта. Для условий России железнодорожный транспорт еще на долгие годы (по крайней мере, до конца XXI века) останется определяющим, «становым хребтом» единого экономического пространства.

Первоначальный этап строительства железных дорог в России – середина XIX века – характеризуется тем, что оно велось преимущественно частным капиталом и решало в основном коммерческие проблемы. Осознание геополитического и стратегического значения этого вида транспорта для России произошло, вероятно, только после тяжелого поражения в Крымской войне, когда армия, защищавшая Севастополь, не могла получать обмундирование, продовольствие и оружие в достаточном количестве [1].

Военные неудачи на юго-западе отразились и на северо-восточном направлении геополитики России: колонизация Аляски российскими предпринимателями оказалась без поддержки государства, и царское правительство вынуждено было продать Аляску за смехотворную цену – за огромную территорию почти в 600 тыс. квадратных миль было заплачено всего 7,2 млн долл.

К концу XIX в. строительство железных дорог перешло в значительной степени к государству («за счет казны»), без чего создание Транссиба было бы невозможно. Но и эта Великая Сибирская дорога несколько запоздала. Создаваемая ускоренными темпами, она оказалась слабо подготовленной к нуждам ведения военных действий на Дальнем Востоке. Ни провозные способности, ни подвижной состав не отвечали потребностям ведения войны с Японией. Но, что в перспективе оказалось ещё печальнее, из-за сорокалетней полемики вокруг железнодорожного вопроса Сибири был упущен счастливый шанс широкого и энергичного выхода России на азиатско-тихоокеанский рынок.

Предложения инженеров путей сообщения связать железной дорогой Санкт-Петербург и Мурманск, высказываемые еще в конце XIX в., считались экономически неоправданными. И только после начала первой мировой войны 1914 г. «вдруг» выяснилось, что весь балтийский флот «законсервирован» в Финском заливе, а для получения помощи от союзников – Антанты – одного Архангельска крайне недостаточно. Дорога была построена в кратчайшие сроки, но, естественно, с большими потерями и материальных, и людских, и финансовых ресурсов. Эта же дорога оказалась очень востребованной во времена Великой Отечественной войны, также для получения помощи от союзников.

Строительство Полярной магистрали Салехард – Норильск в конце 1940-х годов также рассматривалось как необходимость повышения обороноспособности страны на северном направлении. Но, к сожалению, в 1953 г. эта стройка была фактически ликвидирована, что вызвало огромный перерасход материальных и финансовых ресурсов, когда всего через 10 лет начались геологоразведка и освоение нефтегазовых месторождений Западной Сибири [2].

Идея создания Великого Северного пути, связывающего исключительно по территории России два океана – Северный Ледовитый и Тихий – была высказана еще в начале XX в., когда

Транссиб уже (очень быстро) оказался на грани своих провозных способностей, а вектор промышленного развития неумолимо смещался на Север. И проекты новой широтной железнодорожной магистрали от Белого или Баренцева моря до незамерзающих портов Японского моря предлагались с завидной регулярностью. Сегодняшняя ситуация в Сибири и на Дальнем Востоке имеет много общего с аналогичной ситуацией вековой давности, однако при совершенно других исходных позициях. Здесь уже почти два десятилетия идёт постоянный процесс убывания, а не наращивания населения: примерно 153 тыс. в год из 29 млн человек, проживающих в Зауралье. И это в ситуации общероссийского демографического кризиса.

Если посмотреть на карту железных дорог России, то легко заметить, как в части России к востоку от Урала на север от Транссиба тянутся несколько «усов» – дорог к ресурсам, соединение которых по широте и дает представление о будущей Северо-Сибирской магистрали (Севсибе) [3]. А соединение Севсиба, БАМа и продолжение дороги от Ханты-Мансийска на запад позволяют оконтурить будущую Северо-Российскую Евразийскую магистраль (рис. 1).



Железные дороги: ■■ существующие - - прогнозируемые ■ Северный морской путь ■ морские порты

Рис. 1. Северный транспортный коридор в системе широтных магистралей России

Цели и задачи Северного широтного коридора

Среди важнейших целей создания нового широтного пояса экономического развития, транспортной скрепой которого является Северо-Сибирская железнодорожная магистраль, можно выделить:

- геополитическую – организация нового широтного хода с запада на восток страны исключительно по территории России, «дублирующего» Транссиб, но без пересечения границ и без зависимости от другого государства;

- экономическую – освоение новых перспективных районов с ценными для экономики страны природными ресурсами, достижение внутриотраслевой конкуренции за грузоперевозки (снижение тарифов), а также усиление роли России в организации международного транзита по линии «Западная Европа – Юго-Восточная Азия»;

- социальную – создание новых рабочих мест по всей трассе и, с учетом мультипликативного эффекта, – по всей территории, сохранение единого социального пространства страны (обеспечение регулярно действующих транспортных коммуникаций между северными и восточными ареалами проживания населения страны с южными и западными регионами) [4].

Для российских железных дорог как коммерческого предприятия далеко не безразлична экономическая составляющая любого проекта нового железнодорожного строительства. Надо определиться, прежде всего, какие грузы в перспективе могут пойти по новой магистрали, поэтому в статье представлен анализ современного и прогноз перспективного грузопотока по линии Азия – Европа, который может «лечь» на железнодорожные линии, причем как уже существующие, так и перспективные.

В настоящее время страна вступает в наиболее сложный и достаточно длительный период развития экономики, который будет иметь место при прогнозируемой сокращающейся численности занятых. В таких условиях и 3%-й годовой прирост ВВП является неплохим результатом. Следует учитывать также, что снижение численности занятых в перспективе проявится в наиболее жесткой форме: произойдет резкое сокращение притока в экономику молодежи, вступающей в трудоспособный возраст (1999 г. – 1,2 млн чел. родившихся против почти 2,0 млн чел. в 1990 г.).

В статье рассчитаны варианты долгосрочного экономического прогноза с целью ответа на вопрос, какими могут быть изменения пространственной и отраслевой структуры экономики России на период до 2030 г. при условии достижения среднегодовых темпов роста ВВП в интервале 102–103%. Однако для выявления потенциальной нагрузки на транспортные коммуникации в случае реализации «форсированного» варианта развития экономики страны аналогичные расчеты были произведены при условии среднегодовых темпов роста 105,4%, как это было определено в последних документах Минэкономразвития.

Среди основных факторов, определяющих перспективную дифференциацию межрегиональных темпов экономического роста, учитывались такие сложившиеся в ретроспективе тенденции, как изменение численности населения, ситуация на рынке рабочей силы, целесообразность стимулирования миграции, межрегиональные различия в душевых показателях производства и потребления, государственная политика выравнивания межрегиональных различий, особая политическая значимость федеральной поддержки экономики отдельных регионов.

Используемый аппарат отраслевой и пространственной разверстки макроэкономических прогнозных показателей базируется на системе сбалансированных по стране региональных таблиц распределения товаров и услуг. Исходный пункт – система таких таблиц для базового года (2010 г.). Межрегиональные транспортные связи представлены по сетевому принципу, экспорт и импорт разнесены по регионам не по месту регистрации формальных экспортеров и импортеров, а по критерию «где пересекается граница».

Результаты расчетов по всем вариантам показали более медленные темпы роста объемов спроса на транспортные услуги, что обусловлено снижением в суммарном выпуске доли сырья и топлива, продукции первых их переделов. В агрегированном представлении различие между общей динамикой выпуска и изменениями спроса на услуги транспорта и связи незначительно, в детализированном оно более выразительно – в частности, в целом за прогнозный период спрос на услуги железнодорожного транспорта увеличивается по разным вариантам на 39–75% (против 49–92% роста суммарного выпуска по всем видам деятельности).

Такие соотношения не являются признаком ослабления роли транспорта и транспортной инфраструктуры, напротив, чем ниже транспортоемкость выпуска, тем сильнее негативное воздействие на экономику ограничений на объемы транспортной работы. Аналогичная зависимость имеет место и для других инфраструктурных отраслей, особенно электроэнергетики.

Оценка перспективных грузопотоков

Уголь. Поскольку для условий России уголь не может быть передан на другой вид транспорта, он является системообразующим: на него приходится около 33% всех перевозимых грузов в целом по железнодорожной системе страны, а по некоторым участкам Транссиба – до 70%.

Анализ структуры грузопотоков показывает, что на географию перевозок угля по железным дорогам непосредственное влияние оказывает местоположение основных угледобывающих районов страны – Кузнецкого, Канско-Ачинского, Восточно-Сибирского, Дальневосточного (Приморского и Якутского), Печорского и Восточного Донбасса. В целом на их долю приходится более 90% всех перевозок угля по железным дорогам России.

За 2000–2012 гг. объемы перевозок угля по сети железных дорог увеличились, при этом происходит переориентация поставок сибирских углей с западного направления на восточное [5].

Наиболее загруженными в 2012 г. являлись участки, связанные с перевозками кузнецких углей в западном направлении через узловые пункты: Новокузнецк, Новосибирск, Барнаул, Омск, Екатеринбург. По этим участкам осуществлялись также поставки в небольших объемах канско-ачинских и хакасских углей.

В восточном направлении на всем протяжении между узловыми пунктами Тайшет и Владивосток были загружены участки Транссиба, по которым перевозились кузнецкие, канско-ачинские и восточно-сибирские угли.

Ввод Северо-Сибирской железной дороги позволит перенести на нее значительную часть потока сибирских углей в порты северных морей и Балтики, с которым не справится Транссиб. К 2030 г. объем перевозок на участке Белый Яр – Ухта может достичь 18 млн т. Вместе с тем сохранится напряженность на участках Новосибирск – Омск (53 млн т), Омск – Екатеринбург (62 млн т), Омск – Тюмень (42 млн т), Тюмень – Екатеринбург (42 млн т).

Нефть и нефтепродукты. Особенностью формирования грузопотока этих продуктов по железной дороге (в том числе в зоне влияния перспективной трассы Ванино – Архангельск) является то, что он в значительной степени зависит от развития магистральных нефте- и нефтепродуктопроводов. С точки зрения грузопотока большое значение также имеет состав добываемого углеводородного сырья, например, содержание жидких фракций в попутном нефтяном газе (ПНГ), наличие конденсата при добыче природного газа.

Создание системы трубопроводной транспортировки нефти «Восточная Сибирь – Тихий океан» (ВСТО), а также планы по дальнейшему развитию трубопроводной системы на востоке России (строительство нефтепровода-отвода на Комсомольский НПЗ и подключение Хабаровского НПЗ) сократят объем грузопотока нефти по железной дороге.

Природ добычи конденсата в Тюменской области будет увеличивать нагрузку (при отсутствии Севсиба) на участок трассы Тюмень – Екатеринбург и далее на Северную железную дорогу и в центральную часть России.

Увеличение добычи конденсата в Тюменской области только «НОВАТЭКом» без учета перспективного прироста «Газпрома» уже сталкивается с ограниченной пропускной способностью железной дороги. Поэтому реализация проекта по строительству Севсиба на территории Тюменской области (ХМАО) может снять ограничения на транспортировку углеводородов, способствовать их более рациональному использованию, производству продукции с более высокой добавленной стоимостью.

Развитие нефтепереработки и нефтегазохимии может существенно увеличить грузопоток нефтепродуктов и нефтехимической продукции. Так, для нефтехимического комплекса в Приморском крае могут потребоваться поставки значительных объемов сырья со всех восточных НПЗ «Роснефти» (Ачинского, Ангарского и Комсомольского). Развитие Белогорского НХК «СИБУРа» также увеличивает грузопоток, но уже готовой нефтехимической продукции. Он, вероятно, будет ориентирован на страны АТР, т. е. по железной дороге продукция будет доставляться в порты Приморского края.

Создаваемые новые мощности в нефтехимии уже сейчас сталкиваются с ограниченной пропускной способностью железных

дорог. Одной из важных предпосылок наращивания в России производства нефтехимической продукции является создание мощной, надежной и разветвленной транспортной инфраструктуры по доставке продукции на внутренний и мировой рынки.

Проект Севсиба может значительно разгрузить напряженные участки Транссиба. Без строительства Севсиба будет невозможно транспортировать весь прирост добычи жидких углеводородов в Тюменской области или продукции их переработки, в том числе нефтегазохимической.

Лесные грузы. Основная тенденция в этой области – более полная утилизация заготавливаемой древесины и сокращение перевозок на дальние расстояния необработанной продукции. По-прежнему в перспективе (особенно до 2020 г.) темпы роста объемов лесозаготовок будут определяться экспортным спросом и политикой импортозамещения массовых видов лесопродукции глубокой степени переработки (естественно, внутренний спрос тоже будет расти, но по многим позициям будет покрываться местными производителями). Следует учитывать неоднозначные последствия вступления в ВТО для лесного комплекса.

Строительство Северо-Сибирской магистрали в какой-то мере облегчит доступ к лесным ресурсам на всём ее протяжении от Богучан до Урала, что особенно важно для Томской области и ХМАО. Можно прогнозировать расширение объема поставок хвойных пиломатериалов, продукции глубокой переработки хвойной древесины, а также древесного биотоплива (пеллет и аналогичных видов) на экспорт в западном направлении, а улучшение логистики, несомненно, положительно скажется на развитии лесного комплекса территорий, прилегающих к Северосибирской магистрали. Вполне вероятно, что существенный поток лесных грузов, генерируемых в Братско-Усть-Илимском и Богучанском ЛПК, переориентируется на западное направление, и часть их экспорта в Китай перехватят дальневосточные регионы. Предприятия Лесосибирска, Томской области и ХМАО (действующие и создаваемые) будут, в основном, работать на «западный» экспорт, а также страны Средней Азии, Казахстан и на внутренний рынок.

Необходимо сделать важное замечание по оценке объемов лесных грузов в зависимости от темпов роста экономики в целом.

Перевозки лесных грузов во многом определяются экспортными поставками. Следствием этого являются малые различия в лесных грузопотоках при разных темпах развития экономики. При ежегодном 2%-м приросте экономики экспорт деловой древесины может быть даже больше, чем при приросте на 3%. При среднегодовом росте экономики в 105,4% можно предположить увеличение поставок продукции глубокой переработки исходного лесного сырья, что в весовом объеме может не дать существенного повышения лесного грузопотока.

Указанные выше виды грузов составляют для разных участков 70–80% всего грузопотока. Среди остальных видов грузов выделены черные металлы, руды черных металлов, минерально-строительные материалы (включая цемент), химические и минеральные удобрения, зерно (хлебные грузы) и прочие.

В целом современное состояние с нагрузками на перевозки по железным дорогам на участках Транссибирской магистрали, Южсиба и БАМа можно оценить как напряженное. Не случайно практически все отдельные участки этих магистралей по тому или иному признаку отнесены к категории «узких мест», что требует их модернизации, реконструкции, а в отдельных местах – и нового строительства. Напряженная ситуация складывается и в Тюменской области в связи с транспортировкой жидких углеводородов и продуктов их переработки. Компании вынуждены совместно с ОАО «РЖД» разрабатывать и реализовывать проекты по расширению пропускной способности участков железной дороги.

Например, в марте 2012 г. компанией «НОВАТЭК» было подписано Соглашение о стратегическом партнерстве до 2020 г. с ОАО «РЖД», которое предусматривает расширение пропускной способности железной дороги на участке Лимбей – Сургут – Тобольск и обеспечивает необходимые гарантии по вывозу всего объема продукции Пуровского завода по переработке концентратов с учетом расширения его производственных мощностей.

В качестве минимального варианта развития экономики РФ на период до 2030 г. взят прогноз, рассчитанный из предположения о 2%-м среднегодовом темпе роста экономики страны. В этом случае нагрузки на железные дороги по выделенным направлениям можно оценить следующим образом (табл. 1).

Таблица 1. Возможные нагрузки на направления (только грузы) при темпе прироста экономики в среднем 2% в год, усредненные по отдельным участкам, в 2020 г. и 2030 г. (с точностью до млн т), млн т в год

Направления	2020	2030
<i>На запад:</i>		
Дальний Восток – Восточная Сибирь	6–8	9–11
В том числе:		
по БАМу	2–3	4–5
по Транссибу	4–6	5–7
Восточная Сибирь – Западная Сибирь	45–50	58–62
по Южсибу	15–17	18–20
по Транссибу	33–37	41–44
Западная Сибирь – Урал	170–175	190–195
по Средсибу (через Петропавловск)	81–84	90–94
по Транссибу	87–91	100–103
<i>На восток:</i>		
Восточная Сибирь – Дальний Восток	90–95	105–110
по БАМу	20–24	25–28
по Транссибу	70–73	80–84
Западная Сибирь – Восточная Сибирь	73–76	90–95
по Южсибу	23–26	25–28
по Транссибу	50–53	63–66
Урал – Западная Сибирь	70–74	90–95
по Средсибу (через Петропавловск)	24–26	28–32
по Транссибу	45–48	61–64
ИТОГО по связям (в обоих направлениях):		
Восточная Сибирь – Дальний Восток	98–102	115–120
Западная Сибирь – Восточная Сибирь	120–125	150–155
Урал – Западная Сибирь	242–246	282–287

Источник табл. 1–2: расчеты авторов.

При гипотезе о минимальном (2%-м) и максимальном (3%-м) ежегодном приросте экономики РФ на 2030 г. возможный дефицит провозных способностей железных дорог с учетом перспектив дополнительного потока международных контейнеров на 2020 и 2030 гг. представлен в таблице 2.

Полученная нами оценка дефицита провозных способностей по отдельным направлениям показывает, что даже в самом пессимистическом варианте развития экономики страны (102% ежегодного роста) на всем протяжении от Владивостока до Урала

требуется увеличить провозные способности минимум на 20 млн т, что для других видов транспорта представляется невозможным.

Таблица 2. Возможный дефицит провозных способностей на отдельных участках Северного широтного транспортного коридора (при ежегодном приросте ВВП за 2020 г. и 2030 г. 2% и 3%), млн т

Участки транспортной сети (агрегированные)	2020		2030	
	2%	3%	2%	3%
Между Дальним Востоком и Восточной Сибирью	30–33	39–42	37–40	46–50
Между Восточной и Западной Сибирью	18–21	27–29	48–52	62–65
Между Западной Сибирью и Уралом	15017	39–35	45–50	82–85

Проблема связанности экономических пространств Сибири и Урала по-прежнему будет оставаться острой, и кардинальным решением, на наш взгляд, могло бы стать принципиальное изменение топологии транспортной сети, в частности, создание Северо-Российской Евразийской широтной железнодорожной магистрали Ванино – Архангельск (Индига) в составе БАМ–Севсиб – Баренцкомур (Белкомур как первая очередь). Здесь мы еще не ставим вопрос о перспективах освоения регионов как территорий, пригодных для постоянного проживания по всей этой линии, хотя многие из них уже сегодня представляют интерес для крупных ресурсоэксплуатирующих компаний.

Оценка возможных нагрузок на Севсиб получена как сумма оценок по отдельным продуктам (наиболее грузоемким), «привязанных» к пунктам грузогенерации, расположенным в зоне влияния будущей Северо-Сибирской магистрали. В связи с ожидаемым транзитом международных контейнеров в 2030 г. (в размере 1 млн ед. ДФЭ¹) по выделенным участкам Северо-Российской железнодорожной магистрали объемы перевозок могут сложиться следующим образом (вариант 3%-го ежегодного прироста ВВП РФ): Усть-Илимск – Богучаны – 30–32 млн т в год, Богучаны – Лесосибирск – 34–36, Лесосибирск – Белый Яр – 34–36, Белый Яр – Сургут – 55–57, Сургут – Приобье (Ханты-Мансийск) – 66–70, Приобье – Ухта (Сосногорск) – 66–70, Ухта – Архангельск (Индига) – 42–45 млн т.

При этом именно на участки Севсиба, проходящие по территории ХМАО, приходится основной грузопоток (рис. 2).

¹ ДФЭ – единица измерения контейнеров.

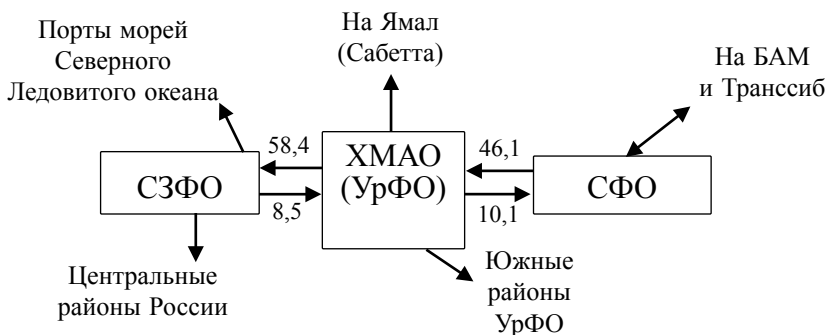


Рис. 2. Оценка перспективных (2030 г.) грузопотоков по Северо-Сибирской магистрали (с учетом перспектив перевода как минимум 20,5 млн т грузов с Транссибирской магистрали для организации там международного контейнерного транзита «Восток – Запад»), млн т в год

Важно отметить, что многие ресурсодобывающие компании, имеющие интересы в районе будущего Севсиба, уже обозначили возможность своего участия в генерации реальных объемов грузов для перевозок железнодорожным транспортом, что отражено в перечне проектов по этим важнейшим отраслям экономики.

Порт Сабетта как точка роста Северного морского пути

Район порта Сабетта, расположенного на восточном побережье полуострова Ямал, может считаться уникальным местом для создания там базы по переработке газа (в СПГ) и его отправке на экспорт, причем как на восток, так и на запад. Строящийся завод по сжижению газа расположен в непосредственной близости от месторождений, промышленные ресурсы (а не только запасы) которых исчисляются триллионами кубометров. Поэтому срок его функционирования рассчитан на многие десятилетия. Это означает, что гарантирован груз для газозовов большой вместимости, что резко поднимает эффективность транспортировок морем. Кроме того, здесь же на основе местных ресурсов возможна переработка нефти и конденсата для получения разнообразных нефтепродуктов. Объемы продукции оцениваются в 3–5 млн т в год. Часть из них может быть направлена на экспорт, а часть в виде горюче-смазочных материалов сможет удовлетворять основные потребности

приарктических территорий, преимущественно в восточном крыле Северного морского пути (СМП). Последнее позволит отказаться от дорогостоящего и не всегда гарантированного северного завоза этих продуктов. В сумме объем мощности порта Сабетта может быть оценен в 18–20 млн т на перспективу до 2030 г.

Показательно, что для рентабельного функционирования СМП достаточно обеспечить провоз 10 млн т. Таким образом, целесообразность порта Сабетта как одного из важнейших на СМП доказывается **уже только одной углеводородной составляющей** грузопотока. Важно отметить и то, что функционирование порта Сабетта возможно и без строительства железнодорожной ветки от Бованенково: подвоз строительных материалов и модулей возможен с моря (Обской губы), как это и осуществляется в настоящее время.

Превращение порта Сабетта в многофункциональный (обслуживающий и угольные, и лесные, и контейнерные грузы) на сегодня не определено однозначно. Возможно, что другие варианты новых портов на Белом и Баренцевом морях для этих видов грузов будут предпочтительнее. Но на сегодня в них еще нет непосредственной заинтересованности реальных инвесторов. Здесь предстоит большая работа по исследованию потенциальных грузополучателей в странах Европы и Юго-Восточной Азии, а также оценке тарифов на использование мощностей разных портов. Сабетта может «заиграть», если будет активизировано завершение создания Полярной дороги на участке Надым – Салехард с железнодорожным переходом через Обь, что позволит направлять грузы от Сургута на Север – в Сабетту и далее².

В любом случае порт Сабетта может стать реальным «импульсом» для нового этапа развития Северного морского пути, что в качестве «цепной реакции» обязательно потребует возрождения как старых портов на Северном морском пути (Амдерма, Певек, Тикси, Диксон, Дудинка, Хатанга), так и, возможно, создания

² В последних (повремени) проектах «РЖД» в рамках «актуализированной Транспортной стратегии РФ на период до 2030 г.» для Ямала названы дороги Карская – Харасавей и Паюта – Новый Порт. Заметим, что ни в Харасавее, ни в Новом Порту нет такого интенсивного строительства, как в Сабетте. Кроме того, нет и столь значительного объема перспективного грузопотока по СМП – 15–18 млн т СПГ. Немаловажен и тот факт, что основной участок железной дороги Обская – Бованенково все еще не передан в собственность «РЖД», что, безусловно, сдерживает превращение всех ямальских участков железных дорог в технически современный объект.

новых пунктов прибрежной инфраструктуры в ресурсных регионах Арктической зоны России. Например, порто-пункта в устье реки Анабар (северо-запад Якутии) для освоения уникального Томторского месторождения редкоземельных элементов. Понятно, что многие из портов на СМП получают (и уже имеют) двойное назначение: и хозяйственное, и оборонное.

Исторически сложилось так, что от основного широтного хода России (и СССР) – Транссиба на юг и, особенно на север, строились так называемые «дороги к ресурсам» – тупиковые линии по 200–300 км. Но даже они давали новую жизнь многим регионам, ранее не включенным в хозяйственную деятельность (пример – город Усть-Илимск в Братско-Илимском ТПК). С течением времени появлялась необходимость перехода от «древовидной» структуры железных дорог к «циклической», когда отдельные ветки связываются в циклы (контур, ячейки сети), что существенно повышает маневренность и надежность функционирования железных дорог. Это дает большее разнообразие в выборе направлений транспортировки, мест размещения новых объектов, способствует комплексному развитию региональной экономики.

Аналогичная ситуация складывается и в настоящее время: создание Северо-Сибирской магистрали на участке нового перехода через Урал выявляет совершенно новые предпосылки для обоснования строительства меридионального хода по восточному склону Уральского хребта. Важно отметить, что этот новый ход не конкурирует с уже существующими железнодорожными линиями на север – такими, как Вологда – Воркута и Тюмень – Сургут – Уренгой, а дополняет всю транспортную сеть Западной Сибири «циклическими» структурами, повышая взаимосвязанность экономик соседних регионов. В районе г. Сургут представляется целесообразной организация транспортного «хаба», объединяющего железнодорожный, автомобильный, речной и авиационный виды транспорта для обеспечения потребности всего северного направления в грузоперевозках Западной Сибири.

★ ★ ★

На рубеже 2030 г., даже при самом пессимистическом варианте развития экономики России и без учета перспективного транзитного потока контейнеров, на всем протяжении желез-

ных дорог, связывающих запад и восток страны (т. е. около 6000 км), дефицит провозных способностей составит не менее 20 млн т. Другими словами, **«узким местом» может стать весь железнодорожный путь запад – восток.** На отдельных направлениях (например, Сибирь – Урал) этот дефицит будет достигать 70 млн т. Никакой другой вид транспорта этот дефицит покрыть не сможет. Если на восточных участках Транссиба и БАМа можно предположить создание 3–4-х путей, то на направлении Сибирь – Урал будет необходимо либо создавать 3–4–5–6-е пути по территории России, либо ориентироваться на модернизацию железных дорог, проходящих по территории Казахстана, что нежелательно с **позиций национальной безопасности.**

Создание северного широтного железнодорожного транспортно-коридора Ванино – Архангельск (Индига) представляется наиболее рациональным вариантом решения проблем связанности запада и востока России с сохранением перспектив превращения Транссиба в **скоростную** пассажирскую и контейнерно-перевозочную магистраль.

Наиболее нагруженными на Северо-Сибирской магистрали могут оказаться участки железных дорог в ХМАО, что предполагает придание этой магистрали статуса «стратегической». Без Севсиба транспортные ограничения **могут стать препятствием для эффективного использования ресурсов углеводородного сырья,** добываемых в Западной Сибири и имеющих важнейшее значение для всей экономики России, для ее инновационного развития (с акцентом на создание новых нефтегазохимических мощностей).

Конкуренция со стороны китайских железных дорог за международный контейнерный транзит становится настолько острой и реальной (по сравнению с тем, что представлялось 15 лет тому назад), что **промедление с созданием нового широтного транспортного коридора и коренной модернизацией Транссиба может отодвинуть перспективы последнего «навсегда».**

Новая широтная магистраль представляет собой основу для нового северного широтного **пояса экономического развития,** где по климатическим условиям возможно создание мест для постоянного проживания населения, и существенно облегчает транспортные выходы на Северный морской путь.

Продолжение Северной дороги до порта Сабетта представляется целесообразным преимущественно для нужд различных коммерческих структур, прежде всего для газовых компаний ПАО «Газпром» и ОАО «НОВАТЭК». Более перспективным с точки зрения многофункционального использования является порт Индига, где возможно создание **естественного** глубоководного порта для транспортировки товаров широкого профиля (уголь, нефть и нефтепродукты, лес и лесопродукты, контейнеры и пр.) в страны Северной Европы и на восточное побережье США.

Проект нового широтного хода по линии Ванино – Архангельск (Индига) затрагивает жизненно важные интересы четырех федеральных округов – Северо-Западного, Уральского, Сибирского и Дальневосточного, а также нескольких субъектов Федерации. Реализация данного проекта требует объединения усилий губернаторов соответствующих субъектов Федерации и полномочных представителей Президента РФ в округах.

Литература

1. Ламин В. А., Пленкин В. Ю., Ткаченко В. Я. Глобальный трек: развитие транспортной сети на востоке страны. – Екатеринбург, УрО РАН, 1999. – 198 с.
2. Траектории проектов в высоких широтах / Под. ред. Ю. В. Неёлова, А. В. Артеева, В. А. Ламина, С. Е. Алексеева, В. Ю. Малова. – Новосибирск: Наука, 2011. – 440 с.
3. Азиатская часть России: новый этап освоения северных и восточных регионов страны / Отв. ред. В. В. Кулешов; ИЭОПП СО РАН. – Новосибирск, 2008. – 427 с.
4. Проблемные регионы ресурсного типа: Азиатская часть России / Отв. ред. В. А. Ламин, В. Ю. Малов; – Новосибирск: Изд-во СО РАН, 2005. – 385 с.
5. Чурашев В. Н. Перспективы развития транспортировки угля сибирских месторождений // ЭКО. – 2015. – № 5. – С. 82–98.