

Транспортная система востока России: проблемы, задачи и перспективы

Интервью с министром транспорта, связи и информатизации Республики Саха (Якутия) Владимиром Членовым.



— Владимир Михайлович, какие конкретные шаги предусматривает стратегия транспортного развития России в отношении восточных регионов, в частности, Республики Саха (Якутия)?

— Прежде всего, хочу поблагодарить за предоставленную возможность выступить на страницах вашего журнала.

Знаете, есть такой афоризм: «Америка в годы депрессии рискнула и построила дороги, а дороги создали Америку». Жаль, что многими десятилетиями Россия отвергала философскую суть этой истины.

Я привел этот исторический пример как свидетельство того, что на новом этапе развития нашей страны мы тоже оказались перед той же проблемой — как за короткое время создать в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке надежную транспортную систему, чтобы гарантировать дальнейший подъем экономики страны, увеличить темпы производства валового национального продукта, обеспечить на

долгую перспективу поступательное развитие Российской Федерации.

Почему я уверенно говорю о масштабах всей страны? Потому что России больше некуда идти за своим будущим, кроме как на Дальний Восток и в Сибирь. Потому что на просторах от Урала до Магадана и Анадыря сосредоточена пятая часть всех земных богатств. Потому что так задумано природой, а ей не возразишь. Именно поэтому крайне необходимо, чтобы громадная территория была обеспечена подходящими транспортными коммуникациями, разумно осваивалась и заселялась.

На правительственном совещании по вопросам развития транспортной инфраструктуры Республики Саха (Якутия) в марте текущего года отмечалось, что транспорт — это приоритет в решении вопросов социально-экономического развития региона. Было заявлено, что «благодаря развитию транспорта Якутия станет стратегическим регионом с большими запасами природных ресурсов и полезных ископаемых».

Скажу прямо: без четких, продуманных действий государства, без долгосрочной государственной программы освоения «запущенных» в последние годы восточных территорий России эти богатства станут недоступными для нас.

Задачи развития транспортной системы республики сегодня рассматриваются в увязке с перспективными сценариями Схемы комплексного развития производительных сил, транспорта и энергетики Республики Саха (Якутия) до 2020 года, одобренной

8 февраля 2007 года на заседании Правительства Российской Федерации.

Недавно принята Государственная целевая программа развития транспортного комплекса республики до 2015 года, в ходе выполнения которой все отрасли — авиация, речной, морской, автомобильный, железнодорожный транспорт и, естественно, дорожное строительство — получат значительное развитие. Инвестиционная стоимость программы — 369,9 млрд. рублей. Реализация ее рассчитана на государственно-частное партнерство.

— Владимир Михайлович, не могли бы вы подробнее остановиться на основных направлениях перечисленных вами проектов?

— Ключевым проектом является строительство железнодорожной линии Беркакит — Томмот — Якутск с совмещенным железнодорожно-автомобильным мостовым переходом через р. Лена в районе г. Якутска, который соединит действующие и строящиеся широтные автомагистрали «Колыма», «Виллой», «Лена» и «Амга» с железной дорогой. Завершение строительства планируется в 2013 году.

Правительством республики сейчас разработана и утверждена Концепция освоения прилегающих территорий в зоне строительства этой железной дороги.

Особая ставка делается на ускоренное развитие в Южной промышленной зоне республики сети железных дорог, которые должны пройти по месторождениям минерального сырья и образовать экономически привлекательные условия для крупных инвесторов, готовых вложить капитал в разработку недр, в том числе в транспортное строительство вокруг них.

Предусматривается прокладка пионерных железнодорожных линий Непла — Ленск, Хани — Олекма, Улак — Эльга, Якутск — Магадан и других.

По подсчетам экономистов, 1 рубль, вложенный в развитие транспортной системы Республики Саха (Якутия), даст 25 рублей дохода при эксплуатации.

ТРАДИЦИОННАЯ ПРОКЛАДКА ПОЛОТНА НА ПЕРЕСЕЧЕННОЙ МЕСТНОСТИ И ВЕЧНОЙ МЕРЗЛОТЕ, А ЭТО ВСЬ СЕВЕР РОССИИ, УВЕДЕТ СТРАНУ В ЭКОНОМИЧЕСКУЮ И ЭКОЛОГИЧЕСКУЮ ПРОПАСТЬ. В ЭТОМ ОТНОШЕНИИ НЕТ АЛЬТЕРНАТИВЫ ИННОВАЦИОННОМУ РАЗВИТИЮ ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОГО СЕКТОРА.



Новые трассы связывают отдаленные уголки с «большой землей»

При этом в районе г. Якутска сформируется мощный транспортный узел, все объекты которого составят ключевой комплекс будущих транспортных технологий и эффективного взаимодействия различных видов транспорта для перевозок пассажиров и грузов, ибо Якутский транспортный узел образуется на стыке наземных, речных, морских и воздушных путей сообщения.

— Какие программы являются, на ваш взгляд, наиболее приоритетными для региона?

— Пожалуй, стоит напомнить о смелых и значительных глобальных проектах, которые приняты недавно и имеют для Якутии, без преувеличения, колоссальное значение.

Первый: прокладка газопровода Восточная Сибирь — Тихий океан (ВСТО). Труба ляжет в земли четырех южных районов нашей республики: Ленского, Олекминского, Алданского и Нерюнгринского. Определена схема завоза грузов для строительства первой очереди магистрального нефтепровода. Одним из главных направлений работы сегодня является доставка грузов для его строительства.

Второй: формирование на юге республики в рамках инвестиционного проекта «Комплексное развитие Южной Якутии» нового крупного промышленного района, основанного на богатейшем минерально-сырьевом потенциале, на базе которого будут реализованы крупные инвестиционные проекты в электроэнергетике, угледобыче, цветной и черной металлургии, добыче урана, апатитов, золота, железной руды, титана и промышленной переработки добываемого сырья.

В июне этого года в ходе XI Петербургского международного форума



Строить дороги в Якутии намного сложнее, чем в европейской части страны

проект был одобрен инвестиционной комиссией Минэкономразвития России, и на разработку проектно-сметной документации будет выделено 6,6 млрд. рублей из средств Инвестиционного фонда России.

Проектом предусматривается строительство пяти железных дорог общей протяженностью 269,1 км с объемом инвестиций 36,2 млрд. рублей и автомобильных подъездных путей к местам залегания природных ресурсов.

Значит, в ближайшие годы весь юг Якутии будет охвачен стройками всероссийского масштаба. Можно говорить, что благополучно забытый план создания Южно-Якутского территориально-промышленного комплекса (ЮЯТПК), который был задуман в числе шестнадцати ТПК на БАМе, в наши дни получил новый мощный импульс и возрожден.

Следующий планируемый к реализации на основе принципов государственно-частного партнерства и заслуживающий внимания инвестпроект, который обеспечит в перспективе формирование еще одного нового промышленного района, — Комплексное развитие Томпонского горнопромышленного района.

Его реализация предусматривает строительство участков федеральной автомобильной дороги «Кольма» (обход сложных горных участков в хребтах Южного Верхоянья), которые обеспечат транспортную связь с новым богатейшим золоторудным мес-

тождением «Нежданинское», и строительство линии электропередач (ВЛ 220 кВ) до него. По предварительным оценкам Института региональной экономики, объем инвестиций составляет 38,6 млрд. рублей.

В августе текущего года уже подписано Соглашение о намерениях между соинвесторами, в соответствии с которым стороны намерены совместно учредить ОАО «Корпорация развития Восточной Якутии», впоследствии выступающее инициатором единой заявки в Инвестфонд Российской Федерации. Планируется представление проекта на заседание инвестиционной комиссии по отбору проектов в I квартале 2008 года.

— Владимир Михайлович, столь масштабные планы не могут ограничиваться чисто региональными интересами. Какое значение их реализация будет иметь для экономики в целом?

— Вы совершенно правы. Важно понимать, что сегодня эти проекты имеют не только всероссийское, но и международное значение. Нефть и газ по трубопроводам ВСТО и большую часть электроэнергии, которую будут вырабатывать новые ГЭС, химическую, угольную, золоторудную продукцию и продукцию черной металлургии Россия станет поставлять нашим соседям — прежде всего Китаю, Японии и другим странам АТР. Торговые, экономические и промышленные связи выйдут на качественно новый уровень.

Без четких, продуманных действий государства, без долгосрочной государственной программы освоения «запущенных» в последние годы восточных территорий России богатства Севера станут недоступными для нас.



Идет посадка на рейс Якутск — Москва



На строительстве АЯМа

Кстати, в Республике Саха (Якутия) уже накоплен немалый положительный опыт совместного бизнеса с японскими, китайскими и корейскими предприятиями. Эти связи крепнут и расширяются.

В последние годы наши партнеры проявляют неподдельный интерес к Северному морскому пути как к самой короткой в мире и экономически выгодной дороге из стран Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу.

Хочу подчеркнуть, что чисто коммерческий, деловой интерес наши южные соседи уже давно проявляют к нам, потому что в пору глобализации мировой экономики грузопотоки из Азии в Европу и обратно ежегодно возрастают. И бизнесмены ищут новые выгодные транспортные пути скорейшей доставки товаров на мировые рынки. При этом развитие экономики стран Азиатско-Тихоокеанского региона демонстрирует опережающий характер в сравнении с развитием мировой экономики в целом. Здесь производится две трети мирового ВВП и сосредоточена значительная часть инвестиционного капитала.

— Очевидно, немалая роль в новых проектах отводится и так называемым транспортным коридорам?

— Перед нами открываются новые возможности транзита через территории нашей страны любых грузов в неограниченном количестве. С приходом железнодорожной линии Берка-

кит — Томмот — Якутск на правый берег р. Лены образуется весьма перспективный меридиональный транспортный коридор, обслуживающий как внутренние потребности страны, так и внешнеэкономические связи России и приграничных азиатских стран в направлении Европы. Фактически речь идет о новом транспортном коридоре АТР — Европа.

Необходимость и актуальность изучения данного проекта отмечена рекомендациями IV Байкальского международного экономического форума, проведенного в 2006 году по теме «Европа — Россия — Азиатско-Тихоокеанский регион: пути интеграции и сотрудничества».

Этот естественным образом созданный коридор — самый короткий путь с востока на запад на Евразийском континенте. Я бы обозначил его так: Транссиб — БАМ — АЯМ — Севморпуть. Скорость продвижения по Якутскому меридиональному коридору из Азии в Европу займет от 15 до 20 дней, в то время как по любому другому маршруту — от 30 до 40 суток.

В стране давно работает водный транспортный коридор «Юг — Север» по Волго-Дону и Волго-Балту, формируется чисто железнодорожный по Уралу. Наш, через Якутию, будет смешанного типа — железнодорожно-морской.

Правда, есть у него единственный минус — сезонность. Все перевозки надо будет успевать делать в короткую навигацию на Лене. Зато Севморпуть нас не лимитирует.

— Владимир Михайлович, если можно, немного подробнее о Северном морском пути.

— Загадывать, каким будет судоходство на Севморпути через 30–40 лет, я не берусь. Однако наметившиеся тенденции серьезного развития дальневосточных рубежей России, а также экономические интересы и ожидания будущей прибыли трансазиатских и трансамериканских компаний, организующих глобальные перевозки грузов, связываются со строительством трансконтинентальных железных дорог. Таких, скажем, как Европа — Азия — Северная Америка — Южная Америка через Берингов пролив, Заполярная магистраль из Мурманска до Анадыря.

Севморпуть лучшим образом вписывается в оба эти проекта и станет основой перевозок стройматериалов, оборудования и других технологических грузов для этих глобальных строек. Поэтому я призываю уже сегодня обратить на него должное внимание, готовить его к грядущим переменам.

24 апреля в Москве прошла конференция «Мегапроекты востока России», на которой рассматривались вопросы экономических перспектив создания трансконтинентальных магистралей. Если разумно обустроить Якутский меридиональный смешанный железнодорожно-водный коридор, то он полностью оправдает эти амбиции и ожидания, станет еще одним транзитным транспортным путем на территории России.

— Думаю, стоит сказать и о трудностях, с которыми сталкивается руководство республики при реализации стратегических программ.

— Да. На пути ускоренного транспортного и экономического развития востока России возникает немало

РОССИИ БОЛЬШЕ НЕКУДА ИДТИ ЗА СВОИМ БУДУЩИМ, КРОМЕ КАК НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК И В СИБИРЬ. ИМЕННО ПОЭТОМУ КРАЙНЕ НЕОБХОДИМО, ЧТОБЫ ГРОМАДНАЯ ТЕРРИТОРИЯ БЫЛА ОБЕСПЕЧЕНА ПОДОБАЮЩИМИ ТРАНСПОРТНЫМИ КОММУНИКАЦИЯМИ, РАЗУМНО ОСВАИВАЛАСЬ И ЗАСЕЛЯЛАСЬ.



Переправа через Куранах ждет нового моста



Эвенский ритуальный танец в честь открытия моста над р. Менкюле

серьезных препятствий. Большая часть из них носит стратегический характер. Это:

- низкие темпы железнодорожного и автодорожного строительства;
- критическое состояние сети речных судоходных путей, предельный износ речных судов и еще больший износ материальной базы речных портов;
- принципиально низкая линейная скорость водного транспорта;
- недостаточные темпы восстановления развития аэропортового хозяйства. Это касается как крупных аэропортов, так и аэропортов местных авиалиний, особенно в тех регионах, где отсутствуют альтернативные виды транспорта. Крайне сложное положение сложилось в отечественном авиационном парке: износ самолетов перевалил критическую отметку.

Вместе с тем хочу подчеркнуть, что в России в целом и в Якутии в частности наработаны серьезные предложения и рекомендации по каждому из этих направлений, использующие наиболее технически перспективные и экономически выигрышные варианты.

Это касается в первую очередь автомобильных дорог. Традиционная прокладка полотна на пересеченной местности и вечной мерзлоте, а это весь север России, уведет страну в экономическую и экологическую пропасть. В этом отношении нет альтернативы инновационному развитию дорожно-строительного сектора.

Имеются новые отечественные композиционные материалы для дорожного полотна, которые делают дороги вечными, имеются технологии строительства легких дорог с ферментным покрытием, которые просты при строительстве и долговечны в эксплуатации. А вот уровень государственного внимания к дорожно-транспортному направлению остается низким.

Внутренний водный транспорт нынешнего поколения принципиально уступает автомобильному и железнодорожному по двум основным параметрам — линейной скорости и сезонности. Но ведь давно накоплен опыт разработки и строительства скоростных речных судов.

Отечественные наработки по тримаранам, скорость которых достигает 80–100 км/ч, что делает их достойной альтернативой для наземных видов транспорта, остаются на бумаге. Для России с ее северным завозом скорость тримаранов означает сокращение времени этого завоза в 3–4 раза, а также сокращение необходимого количества судов.

Новый перспективный вид транспорта — экранопланы и суда на воздушной подушке — также недопустимо долго пробивает дорогу к жизни. Энергоемкость их значительно ниже, а безопасность несравнимо выше, чем у самолетов. Они обеспечивают возможность круглогодичного использования русел рек, что делает их незаменимыми в первую очередь для малозаселенных местностей Сибири, Дальнего Востока, Крайнего Севера. Они способны существенно дополнить возможности ледокольного флота на Севморпути.

Пора пересмотреть уровень участия государства и в строительстве самолетов малых типоразмеров, которое на данный момент носит эпизодический характер. В связи с этим назрела острая необходимость создания отдельной государственной целевой программы по разработке и производству самолетов малой авиации, с учетом специальной схемы лизинга ВС.

Таким образом, основной причиной существования транспортных проблем, в том числе в ускорении транспортного освоения Сибири, Дальнего

Востока, Крайнего Севера, является отсутствие приоритетов государства в финансовой поддержке этого направления, что не позволяет развивать необходимый темп строительства железных и автомобильных дорог, обеспечить восстановление и развитие речных портов и аэропортов, создавать новые виды транспортных средств, отладить механизм инвестирования разработок в информационной сфере.

Все это сказывается и на отсутствии государственной концепции особой тарифной транспортной политики для регионов перспективного освоения, для обеспечения конкурентоспособности промышленного производства в отдаленных регионах с учетом природно-климатической специфики страны.

— Владимир Михайлович, не хотелось бы завершать нашу беседу на pessimистической ноте.

— А оснований для пессимизма и нет. Я абсолютно уверен, что, несмотря на все существующие проблемы и требующие решения задачи, какими бы сложными и невыполнимыми они нам ни казались, основные транспортные проблемы сводятся к конкретным проектам, реализовать которые нам предстоит сегодня или в перспективе, что, в конечном счете, приведет к комплексному развитию всех видов транспорта и обеспечит эффективное функционирование экономики.

Активное и широкое транспортное освоение восточных регионов России с общим наращиванием промышленности по территории страны, с формированием на базе транспортных магистралей и транспортных узлов новых локальных экономических и промышленных зон является безальтернативным шагом стратегического управления страной, фактором обеспечения национальной безопасности.