

# О необходимости развития транспортной инфраструктуры в Заполярье на примере Ненецкого автономного округа

А.В. ГЕТМАН, советник главы Администрации Ненецкого автономного округа



**Цель этой статьи — представить один из динамично развивающихся субъектов РФ — Ненецкий автономный округ, остановиться на основных моментах, ограничивающих его на пути дальнейшего продвижения, и предложить видение стратегий преодоления факторов, препятствующих Ненецкому АО занять достойное место, соответствующее его потенциалу.**

**П**отенциал округа, несмотря на достигнутые, весьма благоприятные, социальные и экономические показатели, в значительной степени остается нереализованным. Одним из основных препятствий для его дальнейшего развития является состояние или, правильнее сказать, отсутствие развитой инфраструктуры. Округ — единственный субъект в европейской части России, не имеющий автомобильного и железнодорожного сообщения с другими регионами. В то же время, Ненецкий автономный округ обладает значительным потенциалом не только углеводородных, но и других видов полезных ископаемых. На его территории располагаются существенные ресурсы, в том числе стратегически важного и остродефицитного в масштабах Российской Федерации минерального сырья — коксующихся и энергетических углей, марганцевых руд, руд цветных и благородных металлов, флюорита, горно-технического сырья. По заключению Уральского отделения Академии Наук общая стоимость промышленных за-

пасов твердых полезных ископаемых в недрах НАО составляет 150–200 млрд долларов США. Эти цифры свидетельствуют о большом экономическом потенциале минерального комплекса НАО. Но при этом создается замкнутый круг — степень изученности не дает возможности ближайшего вовлечения минерально-сырьевого комплекса в хозяйственный оборот, а повышение изученности и создание на этой ресурсной базе горнорудных производств сдерживается отсутствием транспортной инфраструктуры.

Ограничение финансовых ресурсов округа вследствие реализуемой на федеральном уровне политики централизации налоговых поступлений, изменение порядка распределения налога на добычу полезных ископаемых, характер деятельности многих нефтедобывающих компаний, структуры управления которых и места получения прибыли вынесены за пределы территории НАО, являются серьезными ограничивающими факторами для дальнейшего роста валового регионального продукта и достижения заданных «Стратегией социаль-

но-экономического развития России...» параметров. Поэтому для НАО, как и всего промышленного Заполярья, главной задачей является создание опережающих транспортных направлений для освоения региона.

Исходя из этого, в планах округа — завершение строительства автодороги (70 км) от столицы региона в республику Коми и строительство автодороги в западной части округа в Архангельскую область. Также для освоения территории является важным сооружение автодороги от г. Воркута к побережью Карского моря (в рамках проекта газопровода «Ямал — Западная Европа»), которая пройдет через Уральский хребет вдоль восточной границы округа.

Одобренная президиумом Госсовета РФ и утвержденная Правительством в 2007 году «Стратегия развития железнодорожного транспорта РФ до 2030 года» предусматривает в НАО прокладку двух магистралей из республики Коми к побережью Северного Ледовитого океана. Одна пройдет от г. Воркута до п. Усть-Кара (210 км), другая — от г. Сосногорск до п. Индига (610 км). В рамках «Стратегии...» получают развитие железнодорожные сети и наших восточных соседей (врезка на *Рис. 1*). Там возрождается проект Полярной магистрали, начатый в 1947 году и прекращенный в 1953-м, когда 700 км железной дороги и 600 км земляного полотна на участке Салехард — Норильск были оставлены в тундре.

Сейчас будет создаваться новый транспортный каркас на обширной территории Заполярья, который на значительной протяженности является повторением ранних проектов: две ветки в НАО, пять в Ямало-Ненецком округе и далее на север Красноярского края до г. Норильск.

Стратегическая задача дальнейшей интеграции экономики арктических регионов в общероссийское экономическое пространство настоятельно требует развития связанной с Северным морским путем (СМП) сети меридиональных и широтно-ориентированных транспо-

**Территория округа составляет 176,8 тыс. кв. км. Здесь проживают 42 тысячи человек, из них более 15% — представители малочисленных народов севера — ненцы. Плотность населения 0,3 чел./кв. км. Округ простирается от Уральского хребта до побережья Белого моря почти на 1000 км, с юга на север — на 300 км. Регион имеет протяженную береговую полосу (около 3000 км) и омывается водами четырех морей (*рис. 1*).**

**Климат округа формируется преимущественно под воздействием воздушных арктических и атлантических масс, зима длится в среднем 230 дней в году. Перепады температуры таковы, что в любой из летних месяцев возможны заморозки, а в зимние — оттепели. Среднегодовая температура –6 °С. Амплитуда колебаний температуры достигает 82 °С (минимальная –48 °С, максимальная +34 °С). Округ попадает под влияние общего изменения климата — граница льдов смещается все дальше на восток и на север.**

ртных каркасов, обеспечивающих связь Заполярья с индустриально развитыми регионами страны. Такая сеть дорог замкнет в единую цепь трансконтинентальные коридоры — Северный морской путь и железнодорожные магистрали Европа — Дальний Восток, что имеет важное значение для дальнейшего повышения геополитической и экономической роли Российского Севера.

Средний эффективный радиус зоны влияния проектируемых объектов инфраструктуры оценивается в 100–150 км. В НАО в этот коридор попадают все перспективные рудопроявления и месторождения морского побережья западной части округа: медь, никель, молибден, вольфрам, марганец, россыпи золота, алмазов. А также перспективные месторождения и рудопроявления территории Полярного Урала — уголь, свинцово-цинковые руды, флюорит, ванадий, алмазы и др.

Развитие железнодорожного сообщения в Заполярье требует параллельного развития нового многофункционального глубоководного морского порта на побережье Баренцева моря. Этому процессу должно уделяться особо важное внимание. По данным ЦНИИ Морского флота, анализ работы действующих перегрузочных комплексов и перспектив

Округ с 2001 года является регионом-донором. ВРП за этот период вырос почти в 8 раз, достигнув величины 100 млрд руб. Инвестиции в основной капитал — в 11 раз, до 79 млрд руб. Объем поступлений в бюджетную систему РФ — в 9 раз, до 33 млрд руб. Среднемесячная начисленная заработная плата достигла 33 тыс. руб. По основным удельным социально-экономическим показателям на душу населения регион занимает ведущие места в РФ.

Доходная часть бюджета в 2007 году составила почти 8 млрд рублей. 93% налоговых поступлений приходится на топливно-энергетический комплекс, что демонстрирует крайнюю моноспециализацию экономики региона. На территории округа открыто около 80 месторождений нефти и газа, почти 40 месторождений распределены между недропользователями, более 20 уже находятся в эксплуатации. В 2008 планируется добыть 16,5 млн тонн. Переработка нефти на территории отсутствует. Основной объем добычи приходится на компании группы «ЛУКОЙЛ» (примерно 47%), НК «Роснефть» — более 30%. Доля «Тоталь Разведка Разработка Россия» составит около 6%. В этом году накопленная добыча нефти за весь период существования нефтегазового сектора достигла 100 млн тонн. В ближайшие годы, по самым консервативным оценкам, добыча нефти по материковой части Ненецкого округа будет находиться на уровне 35 млн т. Регулировка ввода участков и месторождений с помощью программ лицензирования оставляет широкий выбор для достижения уровня в 42–45 и более млн т. Уровень добычи с мелководной прибрежной зоны (1–3 м) и ближайшего шельфа эквивалентен вышеприведенным цифрам.

создания нового многофункционального порта в Чешской губе в корреспонденции с грузоотправителями из восточной части России показывает, что расстояние перевозки от грузоотправителей до порта в Чешской губе на 1000 км короче в сравнении с портом Мурманск и на

200–400 км — в сравнении с портом Усть-Луга. При среднесуточной скорости маршрутных составов по европейским железным дорогам сокращение времени составит 4–6 суток по каждому круговому рейсу на мурманском направлении и 2–3 суток — на порты Финского залива и

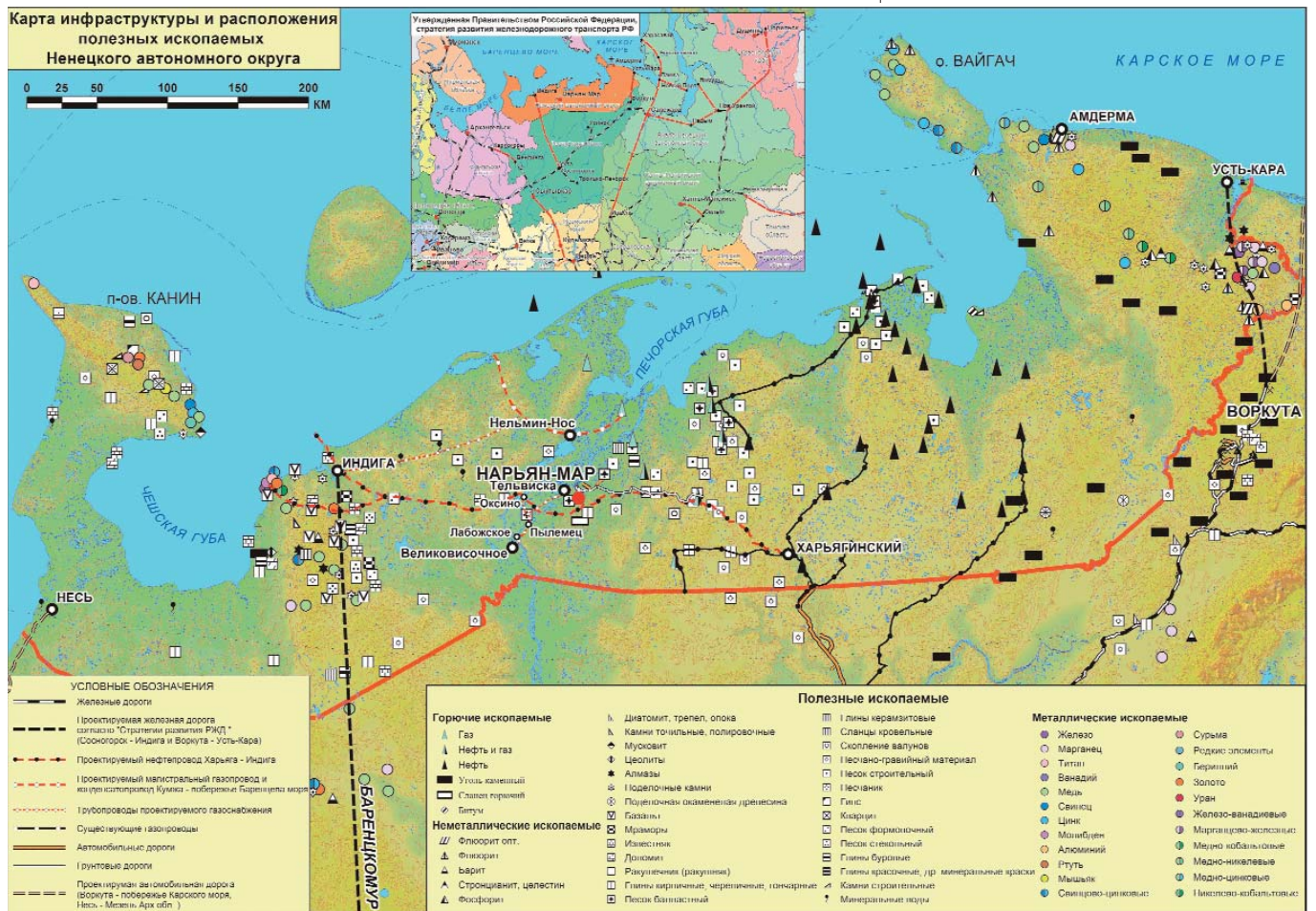


Рис. 1.

стран Балтии. Таким образом, появляется уменьшение потребности в подвижном составе на освоение равных объемов перевозок. Необходимость создания порта в Чешской губе была осознана в России еще перед Первой мировой войной. Уже тогда значение будущего порта оценивалось весьма высоко. Обоснованию целесообразности этого узла уделялось внимание в «Концепции развития СМП», составленной Центральным НИИ Морского флота (Санкт-Петербург), в работе «Проблемные регионы ресурсного типа: экономическая интеграция Европейского Северо-Востока, Урала и Сибири. 2002 г.», подготовленной Сибирским и Уральским отделениями Российской Академии Наук, и других материалах. Зона тяготения к порту выходит далеко за границы Северного края и распространяется на Урал, бассейн Камы и северные территории Сибири. По имеющимся у нас сведениям, в «Стратегии развития РЖД...» (рис. 1) не участвует важнейший транспортный элемент, сокращающий расстояние между Дальним Востоком и побережьем Баренцева моря (Инди́га). Речь идет о железнодорожной ветке Ивдель (Свердловская область) — Троицко-Печорск (Республика Коми) длиной 412 км (рис. 2). Этот элемент всегда являлся составной частью БаренцКом-Ура. Необходимо вернуться к этому варианту, либо получить сведения, подтверждающие целесообразность отказа от такого решения.

Район п. Инди́га — не только наиболее перспективный вариант создания нового погрузочного порта и терминалов для транспортировки углеводородов в Баренцевом море. Здесь может сформироваться порт широкого профиля — западный начальный (конечный) транспортный узел Северо-Российской Евразийской магистрали. Она обеспечит связь портов Баренцева моря (Инди́га) и Тихого океана (российский Дальний Восток, Япония, Корея) и пересечет многие проблемные регионы ресурсного типа — важнейшие сырьевые базы России первой четверти XXI столетия.

Многие годы виднейшие ученые и специалисты убедительно доказывали, что в новых геополитических реалиях главным стратегическим направлением должно стать активное продвижение производительных сил страны на Север и эффективное функционирование Северного морского пути (СМП) в качестве важнейшей экспортно-импортной трассы России. В результате это станет главным связующим звеном Восточной Сибири и Дальнего Востока с Уралом и Западом страны. Подчеркивалась иск-

лючительная роль СМП в условиях интенсивной глобализации и мирохозяйственной интеграции, в формировании транспортных потоков из стран Запада в регионы Востока. Полярный путь — единственная возможность транспортировки грузов между Чукоткой и Мурманском. Путь в Китай и Японию по СМП почти вдвое короче, чем через Панамский или Суэцкий каналы и в 1,6 раза дешевле ныне используемых средств транспорта. Кроме того, доставка грузов по СМП обеспечивает надежность морских перевозок в экономическом, политическом и военном отношениях.

С нашей точки зрения, целесообразно обсудить и направление выхода железнодорожного полотна к побережью Карского моря. «Стратегия развития РЖД...» предлагает п. Усть-Кара. В то же время, в относительной близости от него расположен п. Амдерма (рис. 1). Этот объект заслуживает внимания по ряду причин. Создавался поселок преимущественно для обеспечения защиты арктических границ России, деятельности военной авиации в Заполярье, обслуживанию СМП и т.д. П. Амдерма имеет взлетно-посадочную полосу 2500x50 м, позволяющую принимать тяжелые самолеты типа «Ил-76» или «Ил-86», и всю инженерную сеть аэродрома класса «В». В поселке существует законсервированный капитальный жилищный фонд примерно в 500 квартир кирпичного фонда с сохраненными инженерными коммуникациями. При изменении конечной точки железной дороги на п. Амдерма трасса удлинится не более чем на 55 км. При этом она пройдет вблизи большой группы месторождений и проявлений твердых металлических и неметаллических полезных ископаемых (уголь, свинцово-цинковые руды, флюорит, ванадий, алмазы и др.). Наличие перечисленных аргументов свидетельствует о целесообразности использования п. Амдерма в качестве конечного пункта для железнодорожного транспорта и строительства порта. Разведанные запасы угля в самое ближайшее время могут обеспечить по восточной части НАО уровни добычи от 15 млн т в год. Наличие в п. Амдерма угольного морского терминала на расстоянии около 300 км от месторождений Ненецкого автономного округа и Республики Коми в сочетании с открытым способом добычи делает весь производственный цикл высокорентабельным. Уровни добычи угля в Республике Коми составляют 12–13 млн т и также будут кратчайшим путем отправляться в северном направлении. Использование огромного опыта и традиций работников

угольного комплекса Республики Коми может стать эффективной формой экономического сотрудничества двух субъектов Российской Федерации.

На примере Ненецкого автономного округа отчетливо видно, что транспортное освоение районов Заполярья России было и остается одной из самых крупных проблем федерального значения.

В последнее время Россия все больше практически обозначает сектор своих геополитических целей в Арктике, заключающийся в восстановлении деятельности Северного морского пути с учетом новейших технологий, освоение в шельфовой зоне Северного Ледовитого океана месторождений углеводородов и твердых полезных ископаемых. Необходимо учитывать и интересы национальной безопасности страны на всей протяженности наших северных границ. Как известно, в 2008 году на саммитах Европейского Союза, НАТО и конференции «Arctic Shipping 2008» обсуждались возможности возникновения конфликтов по поводу арктических территорий. Учитывая все эти факторы, становится очевидным необходимость создания на территории Арктики мощного многофункционального транспортного каркаса. В него должны войти, помимо традиционного для севера авиационного и морского, также автомобильный, железнодорожный и трубопроводный транспорт.

Об этом писали академики А.Г. Гранберг, Д.С. Львов, Н.Н. Моисеев, представляли свои разработки ведущие институты. Во всех разработках и предложениях особо отмечается стратегическая значимость строительства на трассе СМП нового порта Инди́га в западной части побережья Ненецкого автономного округа — наиболее перспективный вариант создания нового многофункционального транспортного центра на северо-западе России. По данным Центрального НИИ Морского флота, в этом районе Баренцева моря, в отличие от других, из-за действия постоянных и приливно-отливных течений и муссонов ледяной покров в течение всего зимнего периода находился в разрезанном состоянии.

Сегодня проблемы Инди́ги наиболее близки к своему разрешению. Высшим руководством страны отмечено особое значение для России СМП. Поставлена задача восстановления и развития арктической зоны России, включая обеспечение эффективного функционирования Севморпути. Стратегия развития СМП предусматривает масштабный рост перевозок по трассе (в 2005 г. —

4 млн т, в 2010 г. — 12 млн т, в 2020 г. — 50 млн т), обеспечение международного судоходства с объемом транзитных перевозок между портами Европы и странами Азиатско-Тихоокеанского региона к 2020 г. в восточном направлении — до 5 млн т, в западном — до 3 млн т. Создана Ассоциация пользователей СМП. Учреждается Российско-Норвежская информационная система управления движением судов по Северному морскому пути и т.д. Особый акцент в этой Стратегии сделан на строительстве порта Индига.

СМП, авто- и железные дороги — важные, но не единственные транспортные инфраструктурные элементы. В число приоритетов развития должны входить также арктические трубопроводные системы и связанные с ними глубоководные терминалы, способные обеспечить бункеровку крупнотоннажных танкеров. В этой связи еще одной особенностью инфраструктуры округа является полное отсутствие в регионе государственной трубопроводной системы. Роль магистральных трубопроводов для всех недропользователей исполняют транспортные коммуникации компаний ОАО «Лукойл» и «НК Роснефть». В течение 20 лет это является и продолжает оставаться сдерживающим фактором в развитии нефтегазового потенциала региона. По этой причине именно столько времени потребовалось, чтобы пройти стадию от добычи первой тонны до нынешнего уровня в 16 млн т.

Одним из последних вариантов трубопроводной структуры в Ненецком автономном округе, предложенной компанией «Транснефть», является сооружение нефтепровода «Харьяга — Индига» длиной 450 км и мощностью 1-ой очереди 12 млн тонн в год. Транспортировка нефти через новый глубоководный многофункциональный порт позволит диверсифицировать нефтяные потоки, регулируя качественный состав нефти, поставлять на рынок продукт маркой выше ЮРАЛС. Самое главное — грузопоток, организованный через Баренцево направление, избавит от повторения ситуации с турецкими проливами в Балтийском море. Наполняемость трубопроводной системы может обеспечиваться с трех направлений:

- за счет собственной ресурсной базы углеводородов Ненецкого автономного округа;
- путем соединения с трубопроводной системой «Транснефти»;
- подключением группы ближайших шельфовых месторождений.

Последнее предложение представляется заслуживающим особого внимания.

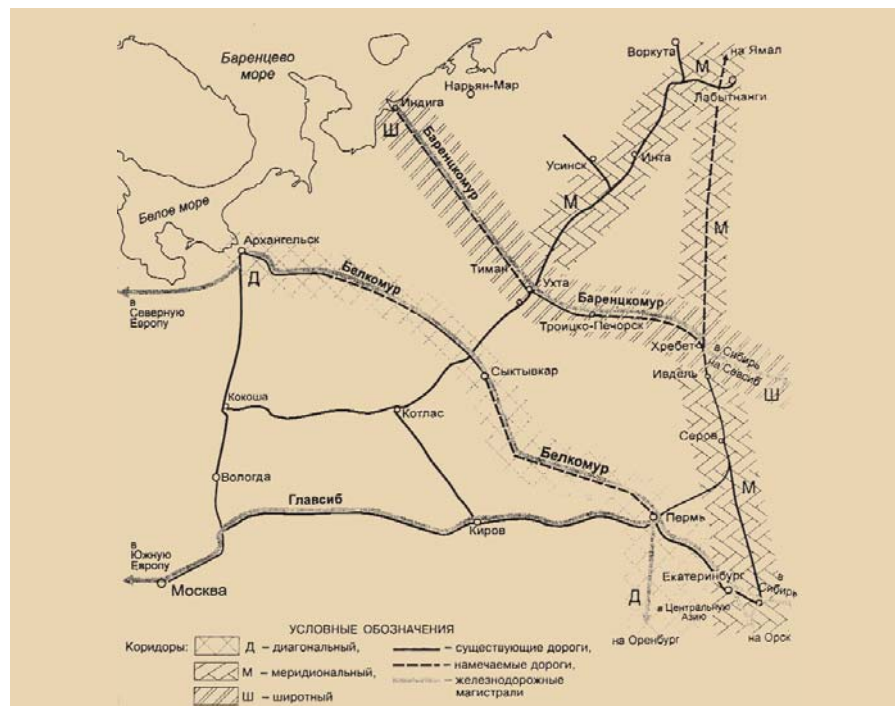


Рис. 2. Магистраль европейского Северо-Востока и Урала в системе трансконтинентальных коридоров «Европа — Азия» (Проблемные регионы... 2002 г.).

В настоящее время на шельфовых месторождениях, и в том числе в Печорском море, реализуется политика массового сооружения морских нефтеналивных терминалов. Это касается как транспортировки нефти с сухопутных месторождений, так и расположенных на шельфе Приразломном, Долгинском и т.д. Представляется целесообразным рассмотреть возможность создания в экономически оправданных для этого зонах шельфа (в зависимости от удаленности от берега) трубопроводной системы как продолжения сухопутной инфраструктуры ОАО «Транснефть». Такое решение повысит роль государства в управлении экспортными потоками. Кроме того, подобная схема снизит экологические риски за счет сокращения в этих зонах танкерного движения, особенно в ледовый период.

Сооружение широтного магистрального нефтепровода из центральной части округа до п. Индига вместе с созданием остальных направлений транспортной инфраструктуры (автомобильные дороги на западе округа и вдоль его восточной границы, железнодорожная сеть, газопроводы к побережью Баренцева моря и в Республику Коми), которые пройдут через основные зоны расположения перспективных ресурсов твердых полезных ископаемых, делает возможным и необходимым освоение всех составляющих компонентов минерально-сырьевой базы региона.

Вовлечение имеющихся ресурсов металлических и неметаллических полезных ископаемых в промышленное осво-

ние позволяет разрешить многие проблемы, связанные с необходимостью формирования транспортной инфраструктуры и благоприятного инвестиционного климата для развития промышленных комплексов и смежных высокотехнологичных отраслей на территории округа, что будет способствовать устойчивому экономическому развитию региона.

Итак, особенности сложившейся структуры экономики Ненецкого автономного округа следующие:

- экстремальные условия проживания, естественные природно-климатические ограничения для развития многих отраслей экономики на фоне общего, весьма слабого, развития как промышленного производства, так и сферы услуг и, главное, транспортной изолированности региона;
- чрезвычайно высокая зависимость от темпов и условий развития топливно-энергетического комплекса;
- диспропорции в соотношении добычи и переработки минерального сырья.

Все эти обстоятельства требуют максимальной концентрации финансовых ресурсов для поддержания уровня жизни населения округа, поиска внутренних возможностей для экономического развития, расширения базы налоговых поступлений.

Поэтому важной задачей является создание благоприятных условий для привлечения инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры, геологоразведочную отрасль, в добычу и переработку минерального сырья.