

# Реализация транспортной стратегии России: крупные проекты на севере страны

А.И. ТАТАРКИН, директор института экономики УрО РАН,

М.Б. ПЕТРОВ, докт. техн. наук, доцент, руководитель центра размещения и развития производительных сил института экономики УрО РАН



**Эффективное обеспечение качественным транспортным обслуживанием экономики страны в новых условиях ее развития — главная цель реализуемой транспортной стратегии России. В интересах ее осуществления и в силу появившихся экономических возможностей Российская Федерация возвращается к крупномасштабному транспортному строительству, начиная новые крупные транспортные проекты. Наиболее масштабные инициативы нового строительства протяженных железнодорожных линий рассматриваются для регионов Севера и Востока России в целях их инфраструктурного обустройства и получения новых источников природных ресурсов.**

С позиции глобализации большие транспортные проекты настоящего и будущего станут основой продвижения в регионы определенных типов развития, соответствующих той или иной роли этих территорий в глобальной экономике. Одновременно мы должны давать комплексную оценку и по необходимости вносить коррективы в эти проекты с позиции национальных интересов и стратегий, соответствия их результатов генеральному сценарию развития. В условиях неравномерности ресурсной обеспеченности и степени освоенности регионов новые железнодорожные магистрали рассматриваются, прежде всего, в контексте освоения новых территорий и вовлечения в хозяйственный оборот их ресурсного потенциала. Освоение новых ресурсных территорий может пойти на современном этапе развития страны в рамках экспортно-ресурсного сценария, либо в рамках модернизационного сценария.

Первый из них представляется инерционным (естественным) в условиях сложившихся экономических отношений. Он будет лишь усиливать сырьевую специализацию России в международном обмене. Сценарий инерционного сырьевого саморазвития будет продвигать по новым инфраструктурным коридорам (например, «Урал промышленный — Урал Полярный») про-

цессы сырьевой глобализации. В этой связи возникает проблема возможного стимулирования такого нежелательного сценария путем ускоренного развития транспортных подходов к новым ресурсным базам.

Модернизационный сценарий развития представляется альтернативным. Суть его в поэтапном и планомерном преодолении нарастающего отставания в технологическом развитии, катастрофического износа системобразующих средств производства и сокращающихся производственных возможностей экономики путем технологической модернизации. Для ее осуществления нельзя обойтись без мобилизации и концентрации ресурсов на приоритетных направлениях, требующих системной организации государственной политики в области развития. Общую цель такой политики можно сформулировать как создание условий для перехода к новому циклу развития на основе следующего поколения базисных технологий. В этом сценарии освоение новых ресурсных территорий Севера ориентируется на возможно более полное использование новых ресурсов внутри страны с тем, чтобы радикально повысить степень выхода конечного продукта с вовлекаемых природных ресурсов, при максимальной национализации ресурсной ренты с экспортируемых природно-сырьевых товаров.

Инвариантом этих сценариев остается ресурсный профиль северных территорий нового освоения. Поэтому по каждому виду природного сырья, добываемого на таких территориях, необходимо находить оптимальные технологические стадии, до которых следует вести переработку вблизи добычи (то есть на вновь осваиваемых территориях) и транспортировку этих ресурсов. Решение этих вопросов связано с формированием структуры и масштабов грузопотоков по новым линиям.

Общая стратегическая задача осуществления крупных транспортных проектов — развитие и инфраструктурное обустройство российских регионов. Транспорт экстерриториален, и стратегические приоритеты в развитии смежных региональных транспортных систем должны быть скоординированы. В такой координации нужно эффективно увязывать, например, вопросы формирования и динамики транспортных потоков на главных направлениях Уральского региона с работой Транссиба, обеспокоивать сопряжение сети Уральского Севера с направлением будущего Севсиба, организовывать эффективное взаимодействие разных видов транспорта и согласованное развитие их сети.

Развитие экономического пояса северных широт захватывает территорию и производственно-экономические связи Северо-Западного, Уральского, и Сибирского федеральных округов и предполагает решение в качестве первоочередных следующих транспортно-экономических задач:

1. Дальнейшее транспортное обустройство Западно-Сибирского нефтегазового комплекса и развитие его транспортных выходов на восточные регионы.

2. Освоение новых источников промышленного сырья и топлива на Севере — вдоль Уральского хребта, на Тимане, в Печерском регионе, а в последующем и на севере Сибирского

региона для его переработки на предприятиях промышленного пояса страны.

3. Организацию магистральных транспортных связей по большим северным диагоналям. Приоритетным примером такой диагонали может быть транспортное направление Урал — Северо-Запад для транспортировки, в первую очередь, на предприятия Урала угля и бокситов Тимано-Печерского региона и создания кратчайшего магистрального пути с Урала к портам Баренцева и Белого морей (Баренц-КомУр, БелКомУр). Это направление сыграет важную роль и для кратчайшего международного транзита из Северной Европы в страны Азии.

Эти задачи сформулированы, исходя из анализа геоэкономического потенциала срединных регионов страны. Вышеуказанные регионы должны со временем получить развитый веер транспортных коммуникаций для реализации своей интеграционной и транзитной роли.

Транзитная роль таких регионов, в частности, Урала, находящегося на стыке евроазиатских хозяйственных интересов и крупных потоков товаров, сырья и людей по направлениям Восток—Запад и Север—Юг, требует дальнейшего усиления железнодорожных магистралей Транссиба, поддержания и развития более двух десятков нефте- и газопроводов. Необходимо доведение до реального результата решения Международной транспортной комиссии Европейского Союза о продлении Европейского коридора № 2 (Берлин — Варшава — Минск — Москва — Нижний Новгород) до города Екатеринбурга, а в будущем, возможно, через Сибирь на Дальний Восток.

Пример нового большого проекта освоения северных ресурсных территорий — создание транспортного коридора «Урал промышленный — Урал Полярный» вдоль Уральского хребта. Этот проект получает поддержку администраций и бизнес-сообщества, в частности, Свердловской и особенно Челябинской областей, где развита металлургия и куда нарастает ввоз промышленного сырья и топлива. Так, уже свыше 40 южноуральских предприятий выразили готовность стать его инвесторами. По их ожиданиям, реализация проекта позволит резко снизить возможные угрозы глобальных сырьевых кризисов, политические спекуляции, а порой и сырьевой шантаж предприятий. В Челябинской области потребность в привозных железных рудах превышает 20 млн т в

### **ОБЩАЯ СТРАТЕГИЧЕСКАЯ ЗАДАЧА ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ КРУПНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОЕКТОВ — РАЗВИТИЕ И ИНФРАСТРУКТУРНОЕ ОБУСТРОЙСТВО РОССИЙСКИХ РЕГИОНОВ.**

год. Годовой дефицит хромовых руд составляет 620 тыс. т, марганцевых — 282 тыс. т, цинковых концентратов — 180 тыс. т, кварцитов — 310 тыс. т. Несмотря на то, что все эти ожидания построены на оценках геологических ресурсов (а не запасов высоких категорий достоверности), утверждается, что реализация проекта позволит обеспечить промышленность необходимым сырьем, как минимум, на сто лет, а также сократить транспортное плечо почти в три раза.

В настоящее время ведутся проектно-изыскательские работы по железнодорожной магистрали Полуночное — Обская, по трассе, проходящей вблизи Восточного склона Урала по территориям севера Свердловской области, Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого округов. То есть новая магистраль ориентирована на ресурсы этих территорий. Проблема, однако, в том, что искомые объемы минеральных ресурсов на Северном и Приполярном Урале в границах Ханты-Мансийского округа носят пока характер прогнозных ресурсов, а не подтвержденных запасов. Так, потенциальные извлекаемые ресурсы по железу оцениваются здесь в 784 млн т, по марганцу — 14,4 млн т, по хромитам — 1,4 млн т, по меди — 28,5 тыс. т. Однако из этих объемов в категорию запасов пока перешло крайне мало. Значительны для обоснования транспортных потоков по новой железной дороге из Ханты-Мансийского округа сейчас только запасы Северо-Сосьвинских бурых углей — 2295 млн т по категории С1+С2. На Полярном Урале в зоне тяготения новой железной дороги имеются выявленные запасы категории А+В+С1 железных руд в объеме 57,1 млн т, хромитов — 2,8 млн т.

Железная дорога «Урал промышленный — Урал Полярный» обосновывается потоками сырьевых грузов, которые будут зарождаться почти исключительно на новых месторождениях Северного, Приполярного и Полярного Урала, находящихся на ранних этапах геологического изучения, что делает особенно высокими неопределенность и риски. Эти риски можно смягчить тщательной проработкой схемы интеграции

будущей магистрали в сеть. Так, на формирование транзитных грузопотоков по трассе «Урал промышленный — Урал Полярный» первостепенное влияние будут оказывать объекты Газпрома на полуострове Ямал — минерально-строительные и наливные грузы, образующиеся в районах тяготения железной дороги Лабытнанги — Бованенково — Харасавэй (660 км), строящейся в соответствии со Схемой развития и размещения нефтяной и газовой промышленности на полуострове Ямал до 2000 г., принятой еще в 1985 г. Той же Схемой предусмотрено сооружение и железнодорожного ответвления Паюта — Новый Порт (207 км), предназначенного для вывоза нефти с месторождения Новый Порт. С появлением в перспективе моста через Обь прямой железнодорожный выход на Урал получит восстанавливаемая Ямальской железнодорожной компанией Полярная железная дорога, функционирующая сейчас в режиме рабочего движения на участках Коротчаево — Ягельная — Новый Уренгой — Надым и Ягельная — Ямбург. В более отдаленной перспективе (по нашим оценкам после 2020 г.) станет актуальным продолжение строительства Полярной железной дороги от ст. Коротчаево на восток — до Енисея (Игарка), как это предполагалось в период строительства этой линии в 1949–1953 гг. Выход к Енисею позволит в дальнейшем присоединить к единой сети локальные линии Норильского промышленного узла. Тем самым в Сибири возникнет система четырех железнодорожных ходов широтного направления (Транссиб, Южсиб, Севсиб и полярный ход Салехард — Норильск). Севсиб будет образовываться путем развития железной дороги вдоль Оби (сейчас это участок Сургут — Нижневартовск) на запад до порта Сергино, куда выходит тупиковая железнодорожная линия с Урала, и на восток по Томской области. Таким образом, железные дороги вдоль Урала будут соединять в меридианальном направлении все эти широтные магистрали.

Другой большой транспортный проект — сооружение железнодорожной магистрали БелКомУр по маршруту



[www.belkomur.com](http://www.belkomur.com)

Соликамск — Гайны — Сыктывкар — Архангельск общей протяженностью 1252 км., из них нового строительства 795 км, в том числе на линии Сыктывкар — Архангельск 215 км и на линии Сыктывкар — Соликамск 580 км.

Магистраль обеспечит более широкое вовлечение и комплексное использование природно-ресурсного потенциала Республики Коми и Архангельской области, усиление транспортно-экономических связей Урала и Северо-Запада, инфраструктурное обустройство периферийных территорий на стыке этих регионов, прямой выход из этих регионов к морским портам Белого либо Баренцева моря. В связи с этими факторами проект имеет хорошую поддержку администраций целевых регионов. Его реализация дала бы прямой ввоз на Урал бокситов Тимана и Печерских углей. В составе этих углей большой интерес для энергетики Урала имело бы освоение нового Сейдинского бассейна. Потребность в них на электростанциях Урала на этапе 2020 г. в зависимости от сценария развития энергетики оценивается в 12–25 млн т в год.

БелКомУр имеет выраженную транзитную роль, усиливает транспортную связь экспортобразующих регионов с портами, его сырьевые грузопотоки образуются месторождениями, уже принятыми на государственный баланс. С другой стороны, по большинству определенных потоков эта магистраль лишь спрямляет путь, а не обеспечивает новый доступ к их источникам. Отдельные участки ее трассы уже существуют в качестве тупиковых веток. Это участок Архангельск — Карпогоры (222 км)

и участок Сыктывкар — Микунь — Вендинга (286 км, республика Коми). Реализация первого этапа строительства откроет сообщение по прямому маршруту от Сыктывкара до Архангельска. Это даст, прежде всего, существенное сокращение транспортного плеча для экспортных и импортных грузов Республики Коми через порты Мурманска и Архангельска и повлечет рост вывоза древесины из районов прохождения трассы. На втором этапе, с вводом линии Сыктывкар — Соликамск и доведением до проектной мощности объектов участка Сыктывкар — Архангельск, появится прямая железнодорожная связь Урала и Севера европейской части России. Дальность пробега груза с Урала до Северо-Запада России сократится на 800 км, что снизит его стоимость на 40%. Кроме того, эта магистраль станет ключевым элементом будущего международного транспортного коридора, соединяющего Финляндию с регионами Урала и Сибири, а через Транссиб — с государствами Азии. С учетом всех этих обстоятельств, грузопоток магистрали на этапе 2020 г. может составить по направлению Соликамск — Сыктывкар 25 млн т и 5,5 млн т в обратном направлении, по линии Сыктывкар — Архангельск — 20,5 млн т в прямом направлении и 1,5 млн т в обратном. Большую часть грузопотока с Урала составят минеральные удобрения и сырье для их производства. В грузопотоке с Коми на Урал будут преобладать коксующиеся и энергетические угли, бокситы и грузы в контейнерах.

К настоящему времени маршрут магистрали БелКомУра с примыканием к Свердловской железной дороге в Соли-

камске можно считать окончательным, а перспективы осуществления этого проекта наиболее определенными и близкими во времени. На участке Карпогоры — Вендинга ведутся строительные работы, по южному участку Сыктывкар — Пермь разработано технико-экономическое обоснование и получены положительные экспертные заключения. Проект является неотъемлемой частью Комплексной программы промышленного и инфраструктурного развития Республики Коми, Пермского края и Архангельской области. Этими тремя субъектами учреждена компания — оператор проекта.

В отношении дальнейшего освоения этих двух больших проектов получился сложный узел противоречивых тенденций и факторов, учитывая которые (причем комплексно, а не изолированно) придется принимать и осуществлять решения.

Ресурсные ограничения по вложениям в транспортную сеть делают эти проекты конкурирующими, а с учетом фактора времени (в среднесрочной перспективе) даже взаимоисключающими. Это обстоятельство до сих пор не получает должной оценки. Однако современный этап научного сопровождения Транспортной стратегии в части больших транспортных проектов как раз связан с проведением их сравнительной комплексной оценки.

Результаты развития территорий нового освоения будут зависеть от полноты учета прямых и косвенных последствий, интернализации внешних эффектов, комплексности освоения. Они обусловлены тенденциями развития общей социально-экономической си-

туации, обеспечивающей связь масштабов вновь вовлекаемого ресурсного потенциала с конечными социально-экономическими результатами, качеством экономического роста, достижением целей национальной стратегии. Учетная беспрецедентная в новейшей истории России масштабность таких проектов, отсутствие заделов (по крайней мере, по «Урал промышленный — Урал Полярный»), наличие альтернатив, высокие риски, допущенную ранее приостановку в развитии производительных сил, не отлаженный в достаточной мере хозяйственный механизм развития, необходимо тщательное научно-методическое сопровождение всего хода реализации проекта, особенно на прединвестиционной и инвестиционной фазах.

Эффективность проектов должна быть оценена относительно нескольких систем отсчета. Одна из них — транспортная система страны и макро-регионов, в частности, ее железнодорожная подсистема. При этом учитываются не только транспортные потоки, зарождаемые или погашаемые по трассе новой железной и автомобильной дорог, но и те, которые формируются в зонах тяготения других, в первую очередь, уже существующих участков

транспортной сети, в смешанном сооб- щении.

В процессе дальнейших обоснова- ний предстоит определить целесооб- разную этапность других проектных инициатив в этих и смежных с ними регионах. Так, вероятно сооружение отдельных веток, дающих подходы к уже подготовленным к промышленно- му освоению рудных месторождений на севере Свердловской области. Их первоначальная эксплуатация возмож- на в режиме промышленного транс- порта. Как дополнение к проекту Бел- КомУр рассматривается возможность создания в более отдаленной перспек- тиве железнодорожного выхода к Бар- ренцеву морю, предположительно в районе бухты Индига, перспективной для сооружения нового порта.

Оба рассмотренных здесь больших проекта строительства железных до- рог станут важнейшим фактором раз- мещения производительных сил как на новых ресурсных территориях, так и в старопромышленных районах Ура- ла и Северо-Запада. Их позитивное воздействие на организацию произво- дства и интенсификацию обмена бу- дет усиливаться еще и тем, что эти ма- гистралы будут соединять основные широтные и меридианальные транс-

портные пути, образуя основу замкну- той структуры транспортной сети, которая соответствует большей транс- портной обеспеченности территорий, чем древовидная. Эта структура осо- бенно выражена по магистрали Бел- КомУр. Для проекта «Урал промыш- ленный — Урал Полярный» она про- явится в долгосрочной перспективе.

Развитие транспортных магистра- лей — инерционный, долговременный процесс. Решения по таким вопросам приходится принимать с опережени- ем потребности в больших объемах перевозок. Суть стратегического под- хода к управлению развитием больши- ми транспортными системами в том, чтобы с учетом временных лагов и вы- сокой ресурсоемкости выбираемые сценарии развития систем не препят- ствовали реализации избираемой го- сударством и обществом стратегии на- ционального развития. Так, проекты новых железных дорог могут соответ- ствовать как экспортно-сырьевой стратегии, так и модернизационной стратегии. Сооружение магистрали БелКомУр полностью отвечает этой двойственности. В процессе обосно- ваний других больших проектов же- лезнодорожного строительства важно этот нюанс учитывать.

### 13-я международная научно-практическая конференция ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

**info 2008**  
**trans**

Открытое акционерное общество «Российские железные дороги», Филиал ОАО «РЖД» Октябрьская железная дорога  
Петербургский государственный университет путей сообщения, Российская Академия Транспорта  
Компания Digital Design, Санкт-Петербургское отделение международной Академии наук высшей школы

**С.-Петербург,  
15–18 октября**

**Генеральные спонсоры**

**Microsoft**

**XEROX IBM**

**Спонсоры**

**symantec. Novell.**

**CITRIX** **TS**  
ТехноСерв А/С

**Генеральный  
информационный  
спонсор**

**ООНД партнер**

**Информационный  
спонсор**

**ТРАНСПОРТ**  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

