

УДК 338.47

М. В. Пак

ФГБОУ ВО «Сибирский государственный университет путей сообщения»,
Новосибирск, e-mail: pmv_1gob@mail.ru

СЕВЕРНЫЙ ШИРОТНЫЙ ХОД КАК ОСНОВА ТРАНСПОРТНОЙ ОБЕСПЕЧЕННОСТИ РОССИИ

Ключевые слова: стратегия, широтные транспортные коридоры, опорная транспортная сеть, оценка экономической эффективности.

В настоящее время во всем мире происходит формирование новой конфигурации транспортной системы, отвечающей вызовам и задачам XXI в. В этой связи появляются и получают развитие международные транспортные коридоры, способные трансформировать мировую экономику и перестроить не только региональные, но и мировые рынки.

Статья посвящена проблемам развития районов Севера России. Одной из важных задач реформирования транспортной системы России является строительство Северного широтного хода. Автор проводит стратегический анализ мероприятий, в целях реформирования транспортной системы Севера России.

Экономическая эффективность работы транспортных магистралей существенным образом зависит от предьявляемого спроса на объемы перевозок, нагрузок на них. Инвестиции государства окупятся в случае, если в стране будет происходить повышение доходов населения, рост численности рабочих мест, активизируется хозяйственный комплекс страны. Таким образом, не менее важной составляющей служит поддержание экономической безопасности страны, как составного элемента национальной безопасности в инфраструктурном и транспортном освоении территории.

М. V. Park

Siberian transport university, Novosibirsk, e-mail: pmv_1gob@mail.ru

NORTHERN LATITUDINAL RAILWAY AS THE KEY ELEMENT OF RUSSIA TRANSPORT INFRASTRUCTURE

Keywords: strategy, latitudinal transport corridors, strong transport system, cost-effectiveness analysis.

Nowadays there is the new configuration of transport system according to challenges and issues of XXI. In this term international transport routes appear to change the world economy and create regional, world markets.

The article discusses the issues of Northern area of Russia development. Construction of Northern Latitudinal Railway is the key element of Russian transport system reforming. The strategic issues are analyzed for the reforming of Northern area transport system.

The economic impact of transport routes depends on the demand for traffic flow, and loading. The country investment resources will be recovered if there are incomings raise, more workplaces, and the country economic complex activates. That is why the economic safety as the major element of national safety is the important issue for infrastructure and transport development.

В настоящее время ведущую роль в развитии экономики России занимает потенциал северных районов страны. Геоэкономическое и геополитическое положение России в Арктической зоне подтверждается колоссальным богатством природных ресурсов, наличием трансконтинентальных транспортных маршрутов, Северного морского пути, экологической безопасностью и др. Таким образом, экономическая основа нашей страны формируется в значительной степени благодаря Северу [1].

Сегодня в мире представлены практически все виды собственности на подвижной состав и железнодорожную инфраструктуру. Реформированием железных дорог занимались правительства практически всех государств [2].

В последние годы возникла необходимость экономического развития северных территорий в качественном аспекте с целью защиты национальной экономики от постоянных скачков мировых цен на ряд экспортных товаров.

В этой связи особое значение приобретает строительство транспортных

оридоров, призванных обеспечить транспортную доступность в самые отдаленные регионы страны, увеличить объемы грузоперевозок, освоить богатейшие природные месторождения и др.

Одним из ярких примеров развития транспортной инфраструктуры районов Севера, на наш взгляд, является проект строительства Северного широтного хода, способного решить стратегические задачи страны.

Данная проектируемая железнодорожная магистраль имеет длину 707 км и связывает Свердловскую и Северную железные дороги. Она пройдет по маршруту Обская – Салехард – Надым – Новый Уренгой – Коротчаево (рис. 1) и обеспечит вывоз новых месторождений с северных территорий полуострова Ямал. По предварительным оценкам стоимость строительства магистрали оценивается в 235,9 млрд руб.

Инвесторами данного проекта выступят Правительство России, Правительство ЯНАО, ОАО «РЖД», ПАО «Газпром», АО «Корпорация развития». Координировать реализацию железнодорожного проекта будет Росжелдор. Предполагается, что в основном будут осуществляться перевозки газового конденсата и нефтеналивных грузов, их объемы достигнут 23,9 млн тонн.

В настоящее время протяженность данного железнодорожного маршрута оценивается в 707 км (рис. 2).

В зоне тяготения СШХ сегодня расположено более 15 месторождений, которые, по разным оценкам, в перспективе могут дать от 15 до 23 млн тонн дополнительных грузов (рис. 3). Грузопоток на порты Северо-Запада РФ вырастет до 25,6 млн тонн к 2025 году. Строительство будет впервые в российской железнодорожной практике осуществлено на условиях коммерческой концессии.

Рассматривая историческую картину проекта можно отметить, что Северный широтный ход пытались воплотить еще во времена Сталина в целях военной безопасности и защиты арктических границ СССР.

Данный проект именовался «Транспортная магистраль» или 501-я стройка. Его возводили заключенные в тяжелейших условиях вечной мерзлоты. Всего было проложено 900 км железной дороги Чум – Салехард – Игарка, а через каждые 7–12 км стояли лагеря для заключенных, которые прозвали Севжел путь «мертвой дорогой».

После смерти Сталина стройка была закрыта, от дороги остался лишь один введенный в эксплуатацию участок Чум – Лабытнанги.

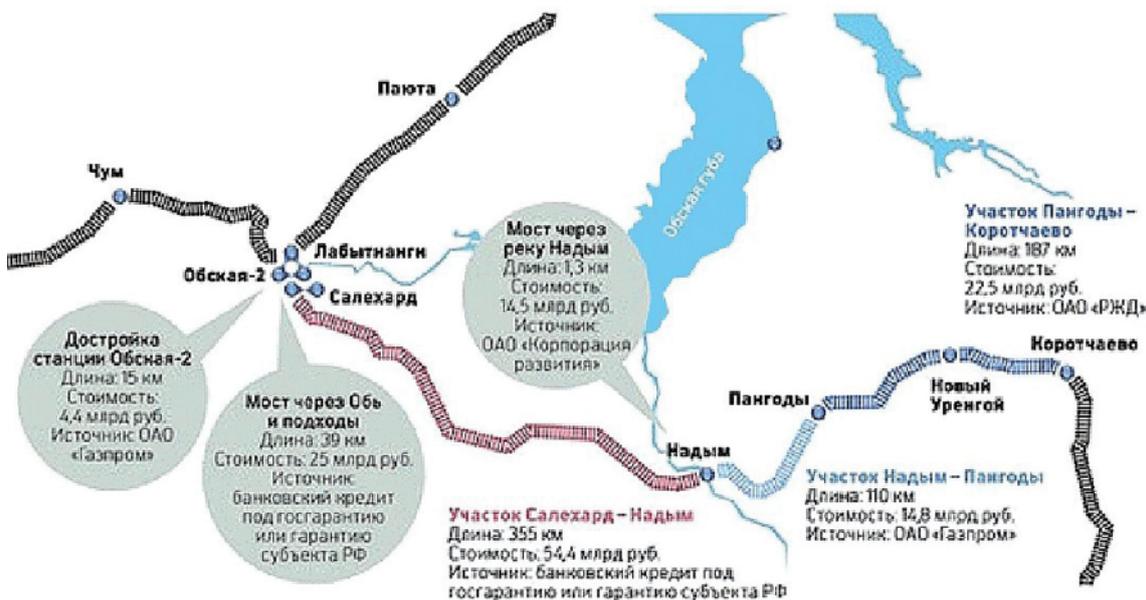


Рис. 1. Схема будущей железной дороги Северный широтный ход [3]



Рис. 2. Протяженность Северного широтного хода [2]

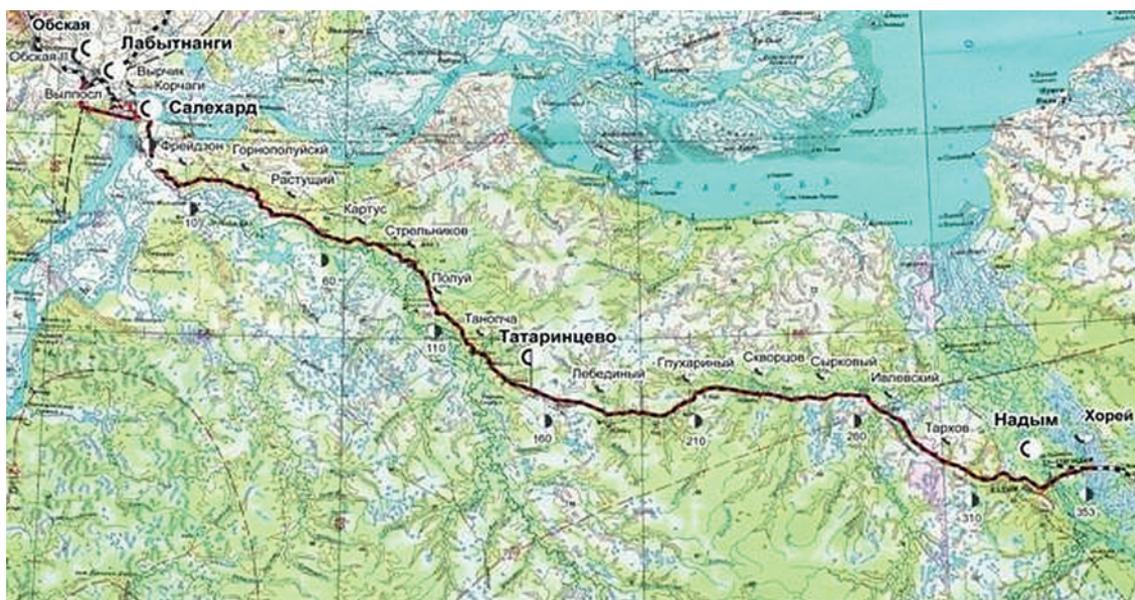


Рис. 3. Карта Северного широтного хода [3]

В 80-е годы XX в. Арктическими территориями заинтересовались добывающие компании. Весьма актуальными стали задачи развития экономики России в северной части – строительство новых заводов по сжижению газа, освоение новых месторождений газа и нефти в Ямало-Ненецком автономном округе, прямой выход на Северный морской путь

для активизации российского экспорта сырья и товаров.

Отсутствие Северного широтного хода в значительной степени осложняет деятельность по разработке Южно-Тамбейского, Новопортовского, Ярудейского, Восточно-Мессояхского, а также новых месторождений. К сожалению, на сегодняшний день ввоз и вывоз

месторождений осуществляется вертолетами и по бездорожью.

Важную роль в реализации проекта Северный широтный ход несомненно сыграл ввод в эксплуатацию завода «Ямал СПГ» в декабре 2017 г., который с самого начала рассматривался в роли экспортного стратегического предприятия. Строительство СШХ обеспечит поступление сжиженного природного газа в те регионы, куда тянуть трубопровод нет смысла.

В марте 2017 года РЖД и «Газпром» заключили соглашение, в соответствии с которым в рамках строительства СШХ «Газпром» построит и введёт в эксплуатацию железную дорогу Надым – Пангоды длиной 112 км. ОАО «РЖД» в рамках своей инвестиционной программы выполнит реконструкцию примыкающих участков Коноша – Котлас – Чум – Лабытнанги Северной железной дороги, включая станцию Обская, а также железнодорожной линии Пангоды – Новый Уренгой – Коротчаево Свердловской железной дороги [3].

ЯНАО берёт на себя возведение автомобильной части моста через Обь, а также предоставит в федеральную собственность земельные участки, необходимые для строительства магистрали, обеспечит доступ строителей к водным объектам и лесным участкам, предоставит налоговые льготы.

СПК-Концессионер по концессионному соглашению обеспечит финансирование, строительство и эксплуатацию линии Обская – Салехард – Надым. В частности, будет построена железнодорожная часть моста через реку Обь и подходы к ней, новый железнодорожный участок Салехард – Надым (353 км), а также железнодорожная часть моста через реку Надым и подходы к ней [3].

Строительство Северного широтного хода – один из приоритетных проектов в Арктической зоне. Будущая железнодорожная магистраль станет ключевым элементом транспортной обеспеченности в освоении природных месторождений Северного Урала. Данный проект призван

стать масштабным транспортным полигоном, в дополнении к Транссибирской магистрали и будущему выходу к Арктике [4].

Строительство СШХ начнется 2019 году, так как проект ждет большое количество согласований, технико-экономических обоснований, решение вопросов взаимодействия исполнителей.

В перспективе же, как отмечает глава ЯНАО Дмитрий Артюхов, приоритетной целью проекта станет необходимость связи железной дороги СШХ с портом «Сабетта» (рис. 4), который станет центральным звеном развития Северного морского пути. Связь Северного широтного хода и Северного морского пути позволит увеличить грузовую базу порта дополнительно на 25 млн тонн.

Таким образом, мы полагаем, что реализация данной магистрали несомненно приобретет стратегическую значимость для страны по следующим причинам.

Во-первых, она соединит Северную и Свердловскую железные дороги, сделав возможным более свободное маневрирование грузами, разгрузив в некоторых ситуациях и без того сильно загруженный Транссиб, а также дав новый импульс портам на побережье Северного Ледовитого океана.

Во-вторых, в случае успешной реализации проекта связанными между собой окажутся нижние течения великих сибирских рек Оби и Енисея, что имеет, помимо прочего, и некоторое военно-стратегическое значение.

В-третьих, буквально рукой подать станет до Игарки, Дудинки и Норильска. Если опыт прокладки Северного широтного хода окажется удачным, строительство его продолжения до Норильска и Дудинки ожидается не позднее 2030 года.

В сфере транспорта в России в последние годы была проведена модернизация инфраструктуры, что позволило удовлетворить растущий спрос на пассажирские и грузовые перевозки и создать определенный задел для дальнейшего развития [5].



Рис. 4. Продолжение Северного широтного хода

В заключении важно отметить, проект СШХ имеет как серьезное экономическое обоснование в данный момент, так и перспективу превратиться со временем в крайне важный ключевой «мост» между западом и востоком нашей страны. Причем он пройдет на значительном

удалении от границы с Китаем, что обеспечит как его собственную высокую устойчивость в сравнении с Транссибом, так и более высокую геополитическую устойчивость нашего государства перед вызовами, с которыми оно может столкнуться уже через два-три десятилетия.

Библиографический список

1. Пак М.В. Меры по эффективному развитию Арктической зоны России // Инновационные факторы развития транспорта. Теория и практика: материалы Международной научно-практической конференции: в 3 частях. Новосибирск: СГУПС, 2018. С. 78–81.
2. Дуплинская Е.Б., Ганзориг Б. Экономические аспекты управления пассажирским комплексом железных дорог: мировой опыт // Азиатский вектор в развитии мировой экономики: вопросы экономики, права и образования: материалы Международной научно-практической конференции. Новосибирск: СГУПС, 2015. С. 13–21.
3. Азбука СЖД от А до Я: Северный широтный ход // Комсомольская правда. 2018. [Электронный ресурс]. <https://www.vologda.kp.ru/daily/26821/3862094/> (дата обращения: 25.02.2019).
4. Пак М.В. Анализ развития стратегических проектов Арктической зоны России // Политтранспортные системы: материалы IX Международной научно-технической конференции. Новосибирск: СГУПС, 2017. С. 194–198.
5. Дуплинская Е.Б., Верещагина С.С. Оценка эффективности финансирования железнодорожной отрасли // Современные финансовые отношения: проблемы и перспективы развития: материалы Международной научно-практической конференции. Новосибирск: СГУПС, 2017. С. 104–110.