Лидирующая роль России в формировании северной зоны Евроазиатских международных транспортных коридоров: «Северный морской путь – Енисей – Северо-Российская Евразийская магистраль – Транссиб»

Гончаренко С.С., *к.э.н., Президент Евроазиатского транспортного инновационного центра, профессор МГАВТ,*
Прокофьева Т.А., *д.э.н., проф., Президент Ассоциации «Логинвест», Вице-президент Национальной логистической ассоциации (НЛА) России, профессор НИУ-ВШЭ,*
Сергеев В.И., *д.э.н., проф., Президент НЛА России, Президент Международного центра логистики (МЦЛ), зав. кафедрой Управление цепями поставок НИУ-ВШЭ*

Дальнейший подъем экономики России невозможен без эффективного, стабильного и сбалансированного социально-экономического развития регионов Европейского Севера, Сибири и Дальнего Востока, без создания условий для транспортно-промышленного развития этой территории.

Выполнение этих условий, опирающихся на мощную экономическую базу и учитывающих особенности мировой экономической системы, позволит повысить инвестиционную привлекательность территории, реально улучшить качество жизни населения.

Попытки ускоренного промышленного освоения перспективных месторождений районов Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока предпринимались и ранее, но особую остроту ситуация приобрела для России в связи с распадом СССР и разбалансированием промышленно-сырьевой основы экономики. В настоящее время на Востоке страны существует лишь Южный экономический пояс по линии Транссибирской магистрали и отдельные, разбросанные по территории, очаги промышленного производства. Остальное пространство восточных и северных регионов страны фактически остается незадействованным, слабо хозяйственно освоенным и малозаселенным.

Руководством страны обозначены стратегические задачи России в первой четверти XXI века:

- обеспечение национальной безопасности,
- наращивание экономического потенциала,
- повышение уровня жизни населения,
- занятие достойного места в группе мировых лидеров с учетом происходящих в мире интеграционных процессов и возникновением новых экономических вызовов.

Для решения этих непростых задач необходимо формирование стратегического транспортного каркаса циклического типа по всей стране, с включением в этот процесс ее азиатской части без разрывов и узких мест.

Но Россия еще и великая морская держава, омываемая двумя океанами Северным Ледовитым и Тихим, а также полутора десятком морей. По Северному Ледовитому океану проложен Северный морской путь (СМП), обеспечивающий водную транспортную связь восточных регионов России с

ее европейской частью, а также активную внешнеэкономическую деятельность России.

Однако выгодное местоположение само по себе еще не может приносить выгоды. Требуются шаги для перевода этого географического ресурса в состояние востребованного хозяйственного фактора со стороны перевозчиков, в том числе международных, а также для привлечения отечественных и иностранных грузовладельцев.

Это означает, что исходным и обязательным условием реализации географических преимуществ России является превращение ее магистралей и водных путей в конкурентоспособную транспортную систему на новой технической и технологической базе, отвечающей требованиям XXI века.

Задача эта масштабная и долгосрочная и в ее решении заинтересовано, в первую очередь, государство. Важность решения поставленных задач отмечалась в посланиях Президента России и нашла отражение в Транспортной стратегии России на период до 2030 года, а также в региональных стратегиях социально-экономического развития.

Северный морской путь (СМП)

Северный морской путь – это не просто транспортная магистраль, это единственный способ освоения российского Севера, развития его инфраструктуры, месторождений полезных ископаемых. Север – это уникальная минерально-сырьевая база, которая является важнейшим источником экономической мощи России: - «запасы и эксплуатация большинства добываемых на Севере полезных ископаемых составляют основную часть минерально-сырьевой базы и промышленного производства Российской Федерации. Здесь производится около 100 % алмазов, более 90 % никеля и кобальта, 60 % меди, более 98 % платиновых металлов, извлекается около 90 % газа и 60 % нефти России. На Севере сосредоточено более 40 % золота, 80 % олова, вольфрама и ртути.

Арктический шельф представляет собой колоссальный супер бассейн, содержащий не менее 100 миллиардов тонн условного топлива. Это обстоятельство определяет необходимость круглогодичного, скоростного вида транспорта на Северном морском пути, который способен проникать вглубь материка по магистральным рекам и их притокам, и без перевалок доставлять грузы потребителям.

Наметившийся в 80–е годы прошлого века разворот геологических работ, казалось, должен был привести к реализации программы сквозного использования Северного морского пути. Однако уже через несколько лет, несмотря на огромное оборонное, ресурсное, экологическое значение арктических регионов, внимание нашего государства к ним стало ослабевать. В связи с этим обострился ряд проблем, связанных не просто с дальнейшим развитием Арктики, а вообще с выживанием людей (коренного и приезжего населения) на Севере, с сохранением городов и поселков, всей уникальной арктической инфраструктуры, непременной составляющей частью которой и является Северный морской путь.

Анализ минерально-сырьевой базы убедительно показывает, что в прогнозируемый период до 2025 года роль арктических нефти и газа, платиноидов, алмазов, никеля и других важнейших полезных ископаемых будет непрерывно возрастать. Без их использования наша страна не сможет успешно существовать и развиваться. Этот факт однозначно подчеркивает остроту транспортной проблемы Северного морского пути для России.

Северный морской путь – это моря Северного Ледовитого океана, воды которых 8-9 месяцев в году находятся подо льдами; это крайне тяжелые температурные условия (до - 65°С в районах Чукотки); это ничтожно малая портовая, энергетическая, дорожно-терминальная обеспеченность, это, в конечном итоге, малая народонаселенность, которая с каждым годом падает.

Северный морской путь – исторически сложившаяся национальная, единая коммуникация России в Арктике. Действующая здесь морская транспортная система – важнейшая часть инфраструктуры экономического комплекса Севера. В развитие этой магистрали вложены огромные материальные средства, труд многих поколений россиян. В 80-х годах прошлого столетия здесь работало 16 линейных ледоколов (из них 7 атомных) и более 200 транспортных судов ледового класса. Общий объем перевозок по Северному морскому пути достиг тогда 6,58 млн. тонн. Он был объектом исключительно государственного управления, контроля, материальной поддержки. Однако даже в те годы считалось, что проблема Северного морского пути не была решена. Этот вывод еще больше обнажился в новых условиях хозяйствования, которые выдвинули на первый план требования конкурентоспособности этой магистрали в сравнении с другими транспортными путями с точки зрения затрат, времени и надежности перевозок. Какой представляется стратегия развития Северного морского пути в настоящее время? Ответ на этот вопрос выработан Центральным научно- исследовательским институтом морского флота (ЦНИИМФ).

Стратегия развития Северного морского пути основывается на следующих принципах:

1) Государство поддерживает приоритетные отрасли экономики Севера (нефтегазовую, горнодобывающую, лесную, химическую), способное в короткие сроки увеличить грузопотоки, оно развивает транспортную инфраструктуру Северного морского пути (ледоколы, портовое оборудование, средства навигации, гидрографии, гидрометеорологии, связи, спасения), как основу для сохранения национальной единой транспортной коммуникации;

2) Субъекты Российской федерации и коммерческие предприятия пользуются услугами акционерных судоходных компаний и принимают долевое участие в развитии Северного морского пути;

3) Отдельные крупные коммерческие предприятия («Лукойл», «Газпром», «Норильский никель» и др.) создают свой транспортный флот и строят отгрузочные терминалы для вывоза своей продукции;

4) Развитие Северного морского пути ориентируется на обеспечение крупномасштабных перевозок: в 2010 году - 4 млн. тонн, и в 2020 году – 50 млн. тонн, в том числе морской экспорт в Европу нефти из Тимано-Печерской провинции и бассейнов рек Обь и Енисей – 25-30 млн. тонн, сжиженного газа с полуострова Ямал – 25-40 млн. тонн;

5) В процессе оживления экономики Арктической зоны и развития Северного морского пути создается самоокупаемая арктическая морская транспортная система под контролем государства; управление Северного морского пути поэтапно приводится в соответствие с новыми экономическими условиями.

В соответствии с этой стратегией институтом разработана концепция развития Северного морского пути, согласно которой предусматривается:

1) Строительство (до 2014 года) четырех атомных ледоколов нового поколения мощностью по 80000 л.с. каждый; атомного ледокола-лидера мощностью 150000 л.с. (к 2017 году); пяти дизельных ледоколов по 34000 л.с. и трех портовых ледоколов мощностью по 9000 л.с.;

2) Пополнение транспортных средств ледового класса в количестве 80-90 единиц (к 2015 году), каждый мощностью по 5000 л.с.;

3) Модернизация существующих и создание новых портов (Печенга, Индига, Харасавэй), отгрузочных терминалов (Тикси, бухта Провидения, Петропавловск-Камчатский);

4) Совершенствование систем обеспечения безопасности мореплавания.

По оценке западных экспертов, ориентировочная стоимость реализации концепции до 2020 года составляет более 150 миллиардов долларов США. В реализации концепции будет задействовано 7 научно-исследовательских институтов, 5 конструкторских бюро, 12 основных заводов и более 23 контрагентских организаций.

Для освоения Северного морского пути, подъема экономики приполярных регионов Дальнего Востока России с перспективой высокой рентабельности этой транспортной артерии необходимо создать новый, скоростной, высокоэффективный вид транспорта, названный наземно-воздушной амфибией (НВА). Такое транспортное средство разработано и предлагается для его реализации.

Освоение СМП за счет создания и внедрения наземно-воздушных амфибий – экранопланов третьего поколения позволяет заявить о рождении принципиально новой инновационной транспортной технологии, способной во многом повлиять на экономику и национальную безопасность России, повысить уровень благосостояния её народов.

Россия владеет уникальными возможностями для развития железнодорожного и водного (речного и морского) транспорта. Самым северным транспортным коридором является Северный морской путь (СМП), рис 1.

Схема. Международные транспортные коридоры между Западом и Востоком

Рис. 1. Варианты трасс Северного морского пути

СМП является исторически сложившейся национальной единой транспортной коммуникацией Российской Федерации в Арктике и основной частью так называемого Северо - Восточного морского прохода. Он охватывает широкую зону морских пространств от архипелага Новая Земля на западе до Берингова пролива на востоке, включая проливы Вилькицкого, Шокальского, Дмитрия Лаптева, Санникова, в пределах которых судоходные пути выбираются в зависимости от реальных ледовых условий, мощности и ледопроходимости флота. Указанная зона охватывает внутренние воды, территориальное море, исключительную экономическую зону России и может, в зависимости от ледовых условий, выходить за её пределы. С учетом реально используемых маршрутов плавания, протяженность СМП колеблется в пределах от 2,2 до 3,0 тысяч миль.

СМП - это единственная широтная магистраль, связывающая все арктические и субарктические регионы России и оказывающая влияние на развитие территорий, удаленных к югу от побережья Северного Ледовитого океана на многие сотни километров. Вместе с многочисленными реками, впадающими в Северный Ледовитый океан, СМП образует единую водно-транспортную систему, которая перерабатывает основную часть так называемых северных грузов.

СМП является важнейшей частью инфраструктуры экономического комплекса Крайнего Севера и связующим звеном между российским Дальним Востоком и западными районами страны. Для некоторых районов арктической зоны – Чукотки, островов арктических морей и ряда населенных пунктов побережья Таймырского (Долгано-Ненецкого) автономного округа – морской транспорт является единственным средством перевозок грузов и жизнеобеспечения населения (северный завоз).

Железные дороги лишь на западе обеспечивают связь СМП с транспортной системой России. Арктика практически не имеет магистральных автомобильных дорог. Вместо них используются зимние ледовые дороги (зимники), многие из которых выходят к портам и порт-пунктам СМП. Магистральные нефте- и газопроводы, построенные в Арктике и на Севере, работают только в южном и западном направлениях (исключением является газопровод Мессояха - Норильск). В настоящее время строится трубопровод для нефти Ванкорской группы месторождений (Западная Сибирь) и Восточной Сибири на восток, до Сковородино (Амурская область) и далее до порта Восточный.

В современных условиях задача дальнейшего вовлечения в хозяйственный оборот наиболее эффективных ресурсов Севера остается в силе. Однако она предполагает качественно новые формы ее реализации - повышение комплексности использования сырья, внедрение мало - или безотходных технологий, максимальную интенсификацию производства на базе использования достижений науки и техники, усиление геологической изученности прилегающих территорий и морского шельфа.

Перспективные объемы перевозок в Арктике могут быть обеспечены семью атомными ледоколами при условии продления ресурса на 10 лет судовых ядерных энергетических установок (АППУ), атомного ледокола "50 лет Победы", строительства четырех универсальных атомных двухосадочных ледоколов мощностью 60 МВт (к 2014 году) и атомного ледокола-лидера мощностью 110 МВт (к 2017 году).

Такой состав атомного ледокольного флота должен обеспечить устойчивое и безопасное судоходство в Арктике в зимне-весенний период, круглогодичное лидирование перспективных крупнотоннажных танкеров и газовозов и надежное обслуживание транзитных перевозок грузов по СМП. Для обеспечения грузоперевозок ледокольно-транспортным флотом акционерные производственно-транспортные предприятия осуществили поступление 16 ледокольно-транспортных судов и в период 2006-2015 годов - еще 63 судов ледовых категорий.

Необычность ледовых условий в последние 12-14 лет в Арктике требуют анализа на предмет выяснения: не наступил ли перелом, который предполагает какие-то существенные изменения в установившейся цикличности ледовых условий. Возможное увеличение пространств чистой воды в Арктике, расширение периодов и зон безледового плавания будет способствовать повышению интереса других стран к транспортному и ресурсному потенциалу Арктики, что обострит проблемы международного правового статуса морских арктических пространств, включая пространства, находящиеся под юрисдикцией России.

Возрождение Северного морского пути

Под возрождением СМП в современных экономических условиях понимается внедрение принципиально новых технологий, методов и форм управления и организации работы, а главное – привлечение новых участников, новых видов грузов и освоение новых грузообразующих ареалов.

Сложившаяся система государственной поддержки северных территорий и особенно Арктической зоны, Северного морского пути и всей арктической транспортной магистрали вошли в противоречие с современными экономическими условиями и требованиями развития страны. Традиционные подходы к решению социальных и экономических проблем не позволяют эффективно реализовать природно-ресурсный, производственный и транспортный потенциалы этого жизненно важного для страны региона.

Не соответствует нынешним реалиям система функционирования и система управления Северного морского пути.

Весь этот комплекс проблем, связанный с трансформацией российской экономики, определяет необходимость проведения научных исследований по комплексной разработке стратегии хозяйственного освоения Арктики и организационно-экономических основ возрождения и развития Северного морского пути и примыкающих к нему территорий.

Реализация проекта комплексного развития СМП может обеспечить:

- повышение интегрирующей роли СМП в транспортной системе Севера;
- упрочнения единого экономического пространства в Арктической зоне;
- максимальное удовлетворение потребностей северных территорий в транспортном обеспечении;
- усиление позитивного влияния СМП на социальные и культурные условия жизни населения Арктической зоны;
- улучшение информационного обеспечения функционирования СМП.

Для достижения указанных целей необходимо на базе реально существующих материальных ресурсов и ранее разработанных проектов и программ, разработать Стратегию комплексного развития СМП и его использование в интересах государства с учетом коммерческой выгоды.

В частности, необходимо принять государственные меры по закреплению правового статуса Российской Федерации на минерально-сырьевые и топливно-энергетические ресурсы арктического

континентального шельфа, закрепление границ арктических владений государства, разграничения экономической зоны и континентального шельфа с Норвегией.

В числе первоочередных находятся вопросы разработки и принятия законов по правовому действию в Арктической зоне - законов, регулирующих владение и использование морских территорий, получения лицензий и прочих правовых и нормативных актов, обеспечивающих согласованную хозяйственную и оборонную деятельность.

Прогноз развития перевозок по Северному морскому пути на период до 2015 года разработан ГНИУ "Совет по изучению производительных сил" Российской академии наук.

Объемы грузоперевозок к 2015 году могут составить 4.1 и 7.4 млн. т по пессимистическому и оптимистическому вариантам соответственно. Перспективные морские арктические грузопотоки на период до 2015 года (тыс.т)[1] представлены на рис. 2.

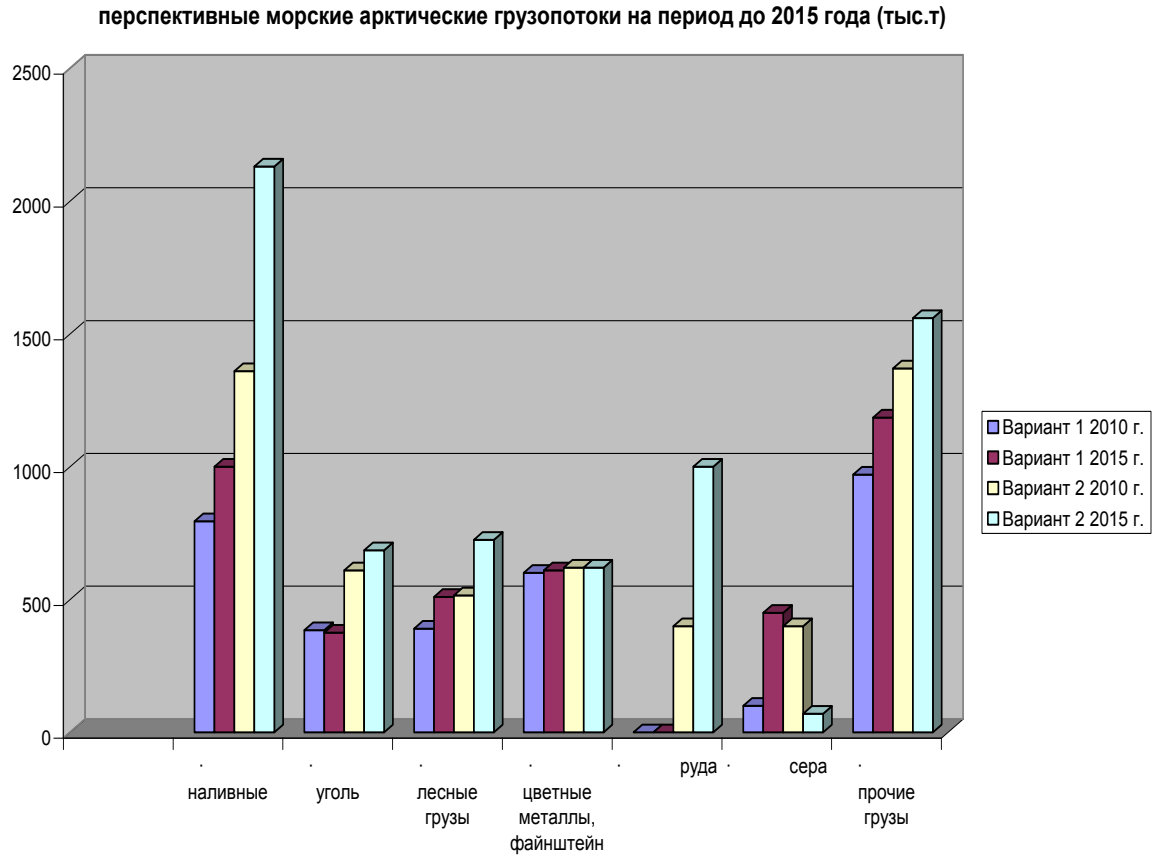

Рис. 2. Перспективные морские арктические грузопотоки на период до 2015 года (тыс.т).

Перспективные грузопотоки в западном секторе СМП связаны, прежде всего, с добычей углеводородного сырья в Тимано-Печорской провинции, на полуострове Ямал, на шельфе Баренцева, а затем и Карского морей.

[1] «Обобщение и анализ материалов работы Арктической морской транспортной системы России», В.Я. Плаксий, Москва, 2007г

Извлекаемые запасы нефти в этих районах оцениваются в 12-15 млрд. тонн, а природного газа - более чем в 20 трлн. $м^3$.

В более отдаленной перспективе прогнозируется рост вывоза сжиженного природного газа в объеме до 20 млн. т в год от месторождений полуострова Ямал (м. Харасавей).

Имеется возможность увеличения объема транзитных перевозок по СМП продукции российских предприятий-экспортеров за счет экспорта черных металлов и минеральных удобрений. Анализ транспортных потоков этой продукции из европейской части России в Юго-Восточную Азию показывает, что в среднем за год экспортируется 8-8,5 млн. т металлов и удобрений.

По экспертной оценке годовые валютные транспортные затраты составляют 230-250 млн. долларов. Преимущества Северного морского пути для этих предприятий-экспортеров выражается в сокращении расстояний морской перевозки на 2-3 тыс. миль, чем из портов Балтии через Суэцкий канал. При этом отпадают все валютные транспортные затраты, связанные с транзитом грузов через иностранные государства, с проходом Суэцкого канала и затрат по иностранным портам. Северный морской путь сокращает расстояние перевозки грузов от Мурманска до Владивостока в два раза, а экономия времени в пути по линии Гамбург-Иокогама составляет 10 суток и Печенга-Иокогама для контейнеровоза - 12 суток.

Транзит грузов по СМП имеет значительный интерес, в частности, для Японии, которая имеет виды на перевозку радиоактивных материалов из Западной Европы Северным морским путем. Федерация энергетических предприятий Японии уже прорабатывает этот вопрос с российскими операторами СМП.

Вместе с тем весь комплекс проблем, связанных с хозяйственным развитием Арктической зоны России, требует принятия необходимых государственных мер по закреплению правового статуса Российской Федерации на минерально-сырьевые и топливно-энергетические ресурсы арктического континентального шельфа.

Эффективность функционирования СМП как транснациональной транспортной магистрали будет зависеть от совершенствования структуры управления Северного морского пути, развития рынка транспортных услуг, целью которого является снижение транспортных затрат, повышения надежности завоза, развития транспортной инфраструктуры и оживления экономической деятельности всего арктического региона страны.

Необходимо также формирование современной информационной системы, проведение инвестиционной, тарифной, налоговой, таможенной и страховой политики для создания на СМП экономически эффективных условий для осуществления коммерческого судоходства, в том числе международного.

В качестве первоочередных нормативно-правовых и организационных мер могут быть предложено:

- принятие на федеральном уровне решения по объявлению национального статуса трассы Северного морского пути и формировании государственной программы его поддержки;
- внесение изменений в таможенное (при ввозе приобретенных судов и судового оборудования на таможенную территорию РФ отменить для российских судовладельцев налог на добавленную стоимость) и налоговое (при покупке и строительстве судов с привлечением кредитов банков на период полного расчета с кредиторам отменить налог на прибыль и на имущество в части кредита и расчета по нему) законодательство;
- укрепление государственных мер экономической и технологической интеграции между грузообразующими отраслями (железнодорожным, морским, речным и автомобильным транспортом), в том числе по согласованию тарифов при обеспечении арктических перевозок.

Формирования единой транспортной системы «Енисей – СМП»

Освоение трассы Северного морского пути (СМП) явилось важнейшим условием развития производительных сил районов Крайнего Севера СССР.

После распада СССР у России оказались ограниченные возможности развития судоходства на Балтийском и Черном морях, что привело в 90-е годы к переосмыслению роли СМП. Река Енисей, благодаря географическому положению и условиям судоходства, реально может стать, в отличие от Оби и Лены важнейшим звеном СМП. Связав СМП с глубинной материковой частью Средней Сибири, она позволит решить следующие важные задачи для России:

- создание качественно нового выхода сибирских регионов на мировой рынок;
- формирование баз обслуживания трассы (бункеровочных, метео-, авиасервиса и др.) на границе Западного и Восточного секторов СМП/СВП (Северо-Восточного прохода);
- расширение зоны обслуживания (где это экономически оправдано) СМП за счет глубинных частей Средней Сибири.

Решение двух последних задач непосредственно связано с Ангаро-Енисейским регионом. Во-первых, эффективно работающий с умеренными тарифами СМП является важным условием вовлечения богатых ресурсов региона в хозяйственный оборот страны, а формирующийся грузообразующий потенциал, в свою очередь, может обеспечить значительную регулярную нагрузку СМП. Во-вторых, СМП с продленной навигацией и судоходные условия Енисея являются важнейшими условиями формирования единой транспортной системы «Енисей – СМП», которая сможет обеспечить внешние связи глубинных районов Средней Сибири.

Судоходство по реке Енисей до порта Дудинка осуществляется в круглогодичном режиме с приостановкой на период весеннего половодья и ледохода. На морском же маршруте плавания в юго-западной части Карского

моря, с учетом работы флота на других направлениях перевозок, плавание практически не прекращается в течение круглого года.

В продленный период навигации на ледовой трассе дудинской линии грузоперевозок организация морских операций и тактика проводки судов следующая: обычно движение транспортных судов возможно при непосредственном участии ледоколов. В начальный и завершающий периоды зимнего плавания чаще практикуется караванная проводка судов. В наиболее сложный по плаванию период (январь - май), когда льды и погодные условия существенно затрудняют работу флота на ледовой трассе, применяется несколько иная тактика работы ледоколов с транспортными судами. По мере ухудшения условий плавания в зимних льдах Карского и Баренцева морей, предпочтение отдается методу проводки судов во льдах на коротком буксире. Эта технология более затратная.

Как подтверждают данные многолетней статистики - для поддержания устойчивого судоходства на дудинской линии, с января по апрель, при современных масштабах грузоперевозок, необходимо на этот период для работы привлекать 4-5 атомоходов, что и имеет обычно место.

Енисейский залив Карского моря – низовье Енисея - второй по значимости участок всего СМП. Исключительно благоприятные навигационные условия по сравнению с Обской губой и р. Обь, как в Енисейском заливе, так и на Енисее. Норильский промышленный район был, а в будущем Норильско – Туруханский проблемный регион развития Красноярского края в перспективе станет важнейшим поставщиком грузов СМП и главным фактором, обусловливающим целесообразность функционирования продленной навигации в Западном секторе Арктики (см. рис 3).

В последнее время в печати появляются высказывания о том, что в связи с исчерпанием ресурсов линейных атомных ледоколов роль морской трассы в обслуживании внешних связей Норильского комбината сократится, и возрастет роль речных перевозок по Енисею. Действительно, роль речного транспорта на различных этапах формирования Норильского ареала менялась и поэтому не следует противопоставлять морской и речной транспорт друг другу. Потенциал морского флота еще не исчерпан, особенно если учесть ввод в эксплуатацию новых типов судов и реализацию программы завершения строительства нового мощного ледокола «50 лет Победы». Морской и речной транспорт региона не являются конкурентами: специализация каждого из них в условиях рынка определится составом грузов, географией поставщиков и потребителей, условиями навигации, уровнем сервиса и тарифами.

Знаковым событием в процессе возрождения СМП явится образование двух новых базовых портов – Индиги на побережье Баренцева моря и в бухте Ефремова на побережье Енисейского залива Карского моря. Целесообразность создания их обусловлена изменением географии перспективных районов добычи углеводородного сырья и геополитических условий выхода России на мировой рынок в результате распада СССР.

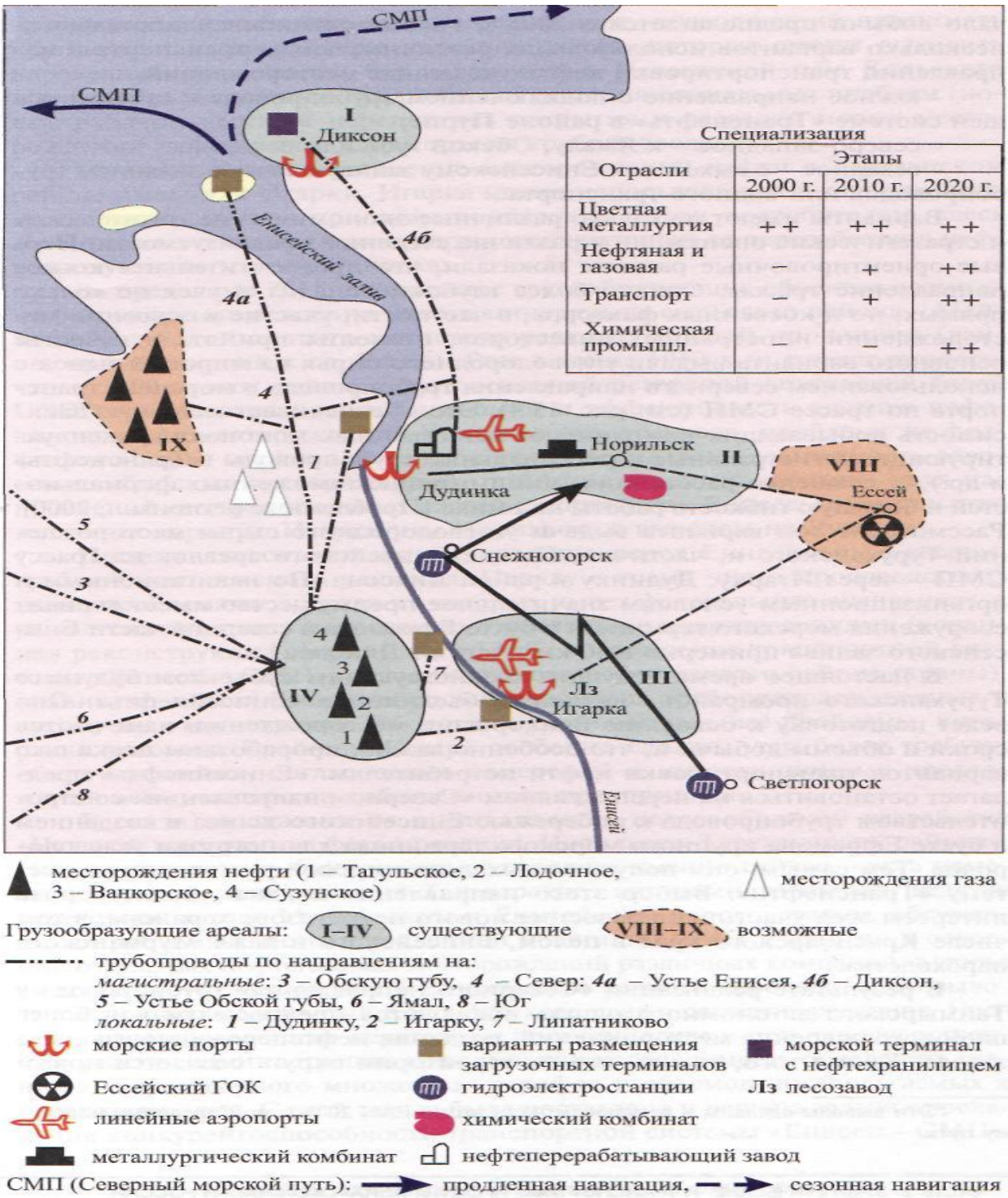

Рис. 3. Норильско–Туруханская интегрированная промышленно – транспортная зона

В этих условиях стратегической задачей России становится создание новых портов и дальнейшее развитие морских перевозок грузов (в том числе и углеводородов) в бассейне Северного Ледовитого океана.

С начала освоения *Северного морского пути* в советские годы в бассейне нижнего течения Енисея и Енисейского залива началось формирование трех морских портов — Диксон, Игарка и Дудинка.

В настоящее время, несмотря на наличие трех морских портов в низовьях Енисея, интенсивно изучаются вопросы создания нового крупного специализированного порта в бухте Ефремова (или резервный вариант — соседняя бухта Слободская) на восточном берегу Енисейского залива Карского моря. Необходимость в нем выявилась в связи с началом освоения Туруханской группы месторождений углеводородного сырья. В район пришли крупные компании («Енисейнефть», «Англо-Сибирская», «Шелл», «Славнефть» и др.), которые изыскивают средства на организацию работ по доразведке месторождений, поставке оборудования, обустройству промыслов и исследованию вариантов транспортировки нефти на внешние рынки.

Северо-Российская Евразийская трансконтинентальная магистраль

Необходимо отметить, что России необходимо переходить от чисто транспортных проектов к организации транспортно-промышленных поясов (ТПП). Для «прорыва» России в будущее нужны инфраструктурные транспортно-промышленные проекты стратегического масштаба.

Главным из таких проектов является **<u>Северный широтный транспортно-промышленный пояс (СШ ТПП),</u>** рис.4.

Рис. 4. Северный широтный транспортно-промышленный пояс

Его инфраструктурной основой явится сквозная Северо-Российская Евразийская железнодорожной магистраль, по линии Сахалин - БАМ – Севсиб – Баренцкомур (Белкомур), с комплексным промышленным

освоением прилегающей полосы, как основы формирования нового Северного широтного пояса экономического развития в России.

Важнейшей задачей, имеющей огромное стратегическое, социально-экономическое и геополитическое значение, является сооружение Северо-Сибирской железной дороги. Эта магистраль продолжит БАМ от Усть-Илимска до Сургута и станет составной частью будущей Северо-Российской Евразийской магистрали – второго широтного транспортного коридора между европейской и азиатской частью России, а так же между государствами Западной Европы и странами Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР).

Пересечение Севсиба с крупнейшими водными путями Сибири (реки Лена, Енисей, Ангара и Обь) даст возможность сформировать в городах Усть-Илимск, Богучаны, Лесособирск, Белый Яр, Сергино, Сургут, Нижневартовск и др. крупные мультимодальные транспортные узлы, обеспечивающие прямой выход из глубинных районов Сибири к Северному морскому пути.

Важнейшим элементом инфраструктуры магистральной сети путей сообщения, включая национальные и международные транспортные коридоры, являются транспортные узлы и создаваемые в них мультимодальные транспортно-логистические центры (МТЛЦ), функционирующие, как правило, на коммерческой корпоративной основе, обеспечивающие высокий уровень сервисного обслуживания товароматериальных потоков, координацию и взаимодействие различных видов транспорта и других участников транспортно-логистического процесса, снижение себестоимости перевозки грузов и обеспечение высокого синергетического эффекта.

Создание эффективной опорной сети МТЛЦ в регионах Сибири и Дальнего Востока в зоне тяготения к национальным и международным транспортным коридорам, проходящим по территории России обеспечит:

–развитие и повышение эффективности функционирования транспортной системы России;

– укрепление транспортно-экономических и социально-культурных связей между регионами нашей страны;

– привлечение крупных международных и региональных грузовых потоков на транспортные коридоры, проходящие по территории России;

- развитие экспорта транспортных услуг и реализацию мощного транзитного потенциала России;

- интеграцию производства и транспорта на основе создания индустриально-логистических парков на базе инновационных технологий;

– ускоренное социально-экономическое развитие регионов, в которых будут расположены МТЛЦ, и созданию новых рабочих мест;

– повышение эффективности использования природно-ресурсного потенциала Сибири и Дальнего Востока.

Северо-Российская Евразийская трансконтинентальноая магистраль пройдет через регионы России, отличающиеся высокой концентрацией

топливно-энергетических, минерально-сырьевых и лесных ресурсов. В зоне ее тяготения расположены: Тимано-Печорский и Западно-Сибирский нефтегазовые комплексы, Нижнее и Среднее Приангарье, Удоканское месторождение меди, находящиеся в стадии формирования Братско-Усть-Илмимский, Верхне-Ленский и Южно-Якутский территориально-производственные комплексы, новые сахалинские центры добычи нефти и газа (в том числе и шельфовая часть острова).

Северный широтный транспортно-промышленный пояс создаст принципиально иную ситуацию для развития страны, совершенно новые возможности для позиционирования России в мире. В этом случае не только будет резко усилен общий промышленный потенциал страны, но он охватит новые обширные территории, создаст благоприятные условия для их хозяйственного освоения. Пояс станет опорным для продвижения хозяйственной жизни на север страны к новым месторождениям, к Северному Ледовитому океану с природными богатствами, заложенными в донной части его российского сектора.

Основная специализация СШ ТПП будет базироваться на отраслях, связанных с широким использование местного рудного, энергетического сырья и леса. Основу должны будут составить металлургия и на ее базе машиностроение самого широкого спектра, включая транспортное всех видов, деревопереработка и т.д. Местные энергетические ресурсы являются необходимой исходной базой для всей промышленности, включая нефтепереработку и нефтехимию, транспорта, коммунальной сферы.

В зоне этого пояса будут сформированы перспективные интегрированные промышленно-транспортные зоны (ИПТЗ).

Северо–Российская Евразийская магистраль (Северный ход) в перспективе образует основу Северного экономического пояса. Она станет сквозной северной магистралью, пересекающей весь Ближний Север Европейской и Азиатской России, проходящей вдали от государственных границ (в отличие от Транссиба). Северо–Российская Евразийская магистраль обеспечит связь портов Баренцева моря (Индига) на западе и Тихого океана (Ванино) на востоке. Магистраль пересечет многие проблемные регионы ресурсного типа – важнейшие сырьевые базы России.

Магистраль будет формироваться путем соединения трех важнейших железнодорожных участков:

- функционирующей - Байкало–Амурской (БАМ);
- запланированной - Северо–Сибирской (Севсиб);
- запланированной - Баренцкомур;

Наибольший интерес представляет среднее звено Северного широтного коридора – Севсиб. Трасса западного участка (Сосьвинск – Киров) определялась в конце 70-х – начале 80-х годов прошлого века, когда в качестве одной из главных целей создания дороги рассматривалась разгрузка Транссиба.

Реальные условия для саморазвития экономически активного пространства такого крупного макрорегиона страны, как Азиатская Россия создаются только при формировании новой Северо-Сибирской магистрали. При ее строительстве возникают не просто изолированные "входы" в новые ресурсные регионы страны, а их активное и интегрированное подключение ко всему хозяйственному комплексу страны. Это создает предпосылки для реструктуризации хозяйственного комплекса страны в целом за счет организации глубокой переработки ресурсов, как на территории европейской, так и азиатской частей России.

На территории Азиатской России начинается реальное формирование нового широтного хозяйственного пояса, который влияет на изменение места Азиатской России в экономике страны, и одновременно создает реальные возможности для экономического закрепления гигантских просторов. Это приводит к тому, что новые коридоры становятся не просто звеньями международной транспортной системы для пропуска транзита или экспорта природных ресурсов, а неотъемлемой частью экономики регионов Европейского Севера, Сибири и Дальнего Востока, инициируя их дальнейшее хозяйственное освоение.

Возникающая цепочка новых интегрированных промышленно-транспортных зон в пределах Сибири и Дальнего Востока: Сургутская, Лесосибирская, Тайшетская, Братско-Илимская, Ленско-Витимская, Южно-Якутская, повышает уровень связности не только Азиатской России, но и страны в целом. Регионы смогут взять на себя обслуживание коридоров и использовать свой грузообразующий потенциал для наращивания объема грузопотоков.

В пользу строительства магистрали можно привести следующие довольно серьезные аргументы:

- открывается выход на запад БАМу и создаются условия для хозяйственного освоения не только Нижнего Приангарья и других северо-сибирских территорий, но и огромной зоны БАМа, включая Южную Якутию;
- использование магистрали в случае резкого возрастания в западном направлении потока угля Кузбасса и Канско-Ачинского топливно-энергетического комплекса (Транссиб с этим не справится);
- целесообразность превращения Транссиба в скоростную магистраль по обслуживанию пассажиропотоков и контейнерного межконтинентального транзита делает строительство новой Северо-Сибирской магистрали весьма актуальным с точки зрения возможности передачи на нее с Транссиба значительной части традиционных массовых грузов.

Важно отметить, что сооружение Северо-Сибирской магистрали включено в Стратегию развития железнодорожного транспорта России на период до 2030 года, в ее максимальный вариант.

Список литературы.

1. Володин А.В., Прокофьева Т.А., Шахов О.Ф.Транспортная стратегия России и механизм управления ее реализацией //Бюллетень транспортной информации, 2005, №3.
2. Гончаренко С.С., Прокофьева Т.А. Локальные свободные экономические зоны по линии Севсиб-БАМ как фактор экономического роста и безопасности России. // Вестник транспорта, 2004, №10-11.
3. Гончаренко С.С., Есикова Т.Н., Прокофьева Т.А. Транспортно-промышленное освоение Сибири и Дальнего Востока – стратегическое направление инновационного развития России в XXI веке. // Конъюнктура товарных рынков и логистика, 2008, № 4, с. 29-33.
4. Гончаренко С.С. России необходима стратегия мирового лидерства (Транспортная стратегия в судьбе России). – Новосибирск: ИЭОПП СО РАН, 2004. – 64 с.
5. Гончаренко С.С. Международные транспортные коридоры и национальная безопасность России. // Вестник Евроазиатского транспортного союза, вып. 1, 2005. С. 37-50.
6. Драчев П.Т. Северный морской путь – проблемы, перспективы новых технологий. / Вестник ЕАТС, 2005, вып. 1. С. 207-220.
7. Логистика – ресурс повышения конкурентоспособности транспортного комплекса России, его интеграции в евроазиатскую транспортную систему. // Сб. докладов круглого стола в рамках Международной конференции и выставки «Freight Russia– 2005». / Под общей и научной ред. д.э.н., проф. В.И. Сергеева и д.э.н. Т.А. Прокофьевой. - М.: Изд. ГУ – ВШЭ, 2005. – 171 с.
8. Резер С.М., Прокофьева Т.А., Гончаренко С.С. Международные транспортные коридоры: проблемы формирования и развития. – М.: ВИНИТИ РАН. 2010. – 312 с.
9. Сергеев В.И., Кизим А.А., Эльяшевич П.А. Глобальные логистические системы: Учеб. пособие/ под ред. В.И. Сергеева. – СПб.: Бизнесс-пресса, 2001. – 240 с.