

Сибирский треугольник

Транспортная стратегия России, принятая в апреле этого года правительством РФ, фактически оставила Транссибирскую магистраль в стороне от международных транспортных коридоров. При таком раскладе она останется закрытой, малозагруженной дорогой и не создаст условий для дальнейшего развития Сибири.

Транспортная стратегия принадлежит к числу тех документов, которые долго и бурно обсуждают, а потом тихо принимают. Последний раз ее одобрили на заседании российского правительства 28 апреля 2005 года (а до этого - в декабре 2003-го и в феврале 2004-го) и отправили на доработку в Министерство транспорта. О дальнейшей судьбе стратегии официальной информации не поступало. Зато уже в середине мая министр транспорта России Игорь Левитин на встрече с председателем Группы высокого уровня (ГВУ) Европейского союза Лойолой де Паласио заявил, что у России теперь есть своя Транспортная стратегия до 2020 года. Фактически это могло означать только одно: документ утвержден, и вся транспортная инфраструктура страны в ближайшие 15 лет будет развиваться по заданной в нем траектории.

Правительственные акценты

За полтора года доработок стратегия не претерпела каких-либо существенных изменений. Но одно дело - время споров, когда каждое предложение по развитию того или иного транспортного направления может попасть под сомнение, остаться за пределами правительственного документа или, наоборот, окажется внесенным в проект. Теперь наступает время выполнения, а это придает совершенно иное звучание каждому акценту и каждому инфраструктурному проекту, обозначенному в документе.

В европейской части страны, как и говорили многие участники транспортных дебатов, главная ставка сделана на дальнейшее развитие автомобильного сообщения.

При этом Россия намерена активно работать и на мировом рынке транспортных услуг. Здесь обозначены три основных точки приложения усилий: страны СНГ, Европейского союза (ЕС) и Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). "Наша страна - не только важный торгово-экономический партнер ЕС, но и связующее звено между Европой и Азией. Особое значение для России имеет включение в будущий список приоритетов ГВУ панъевропейских коридоров № 1, 2, 9, а также транспортных осей, связывающих эти коридоры между собой и с Транссибом", - говорил Игорь Левитин на встрече с Лойолой де Паласио.

Для Сибири и Дальнего Востока опорной транспортной сетью обозначена железная дорога, которая, как сказано в документе, обеспечит освоение природных ресурсов и связь населенных пунктов (в стратегии обращает на себя внимание такой факт: на территории Сибири и Дальнего Востока около 12 млн человек не имеют круглогодичного доступа к основным наземным коммуникациям). Среди приоритетных инфраструктурных проектов на ближайшие 15 лет обозначено строительство железной дороги Беркакит-Томмот-Якутск как для транспортного обеспечения Севера, так и для расширения разработки минерально-сырьевой базы Республики Саха (Якутия). Кроме того, предусмотрено завершение строительства железнодорожной линии Новый Уренгой - Надым, Новый Уренгой - Ямбург, что обеспечит развитие транспортной инфраструктуры, необходимой для эффективного социально-экономического развития Ямало-Ненецкого автономного округа и освоения его минерально-сырьевой базы. А комплексная системная модернизация портов Дальнего Востока и железнодорожных подходов к ним стимулирует развитие экономических связей России со странами АТР и будет способствовать экономическому развитию Восточной Сибири и Дальнего Востока, говорится в стратегии.

Перечисленные проекты даже отдаленно не напоминают программу перспективного развития Сибирской магистрали. От стратегии остается странное ощущение, что роль Транссиба, мягко говоря, недооценена или не продумана на будущее. Остановка инфраструктурного роста дороги еще на 15 лет может оказаться серьезным упущением в развитии всей Сибири, а вместе с ней и Дальнего Востока.

Человеческий фактор

Чаще всего, чтобы узнать будущее, достаточно заглянуть в прошлое. Начало Транссибирской магистрали было положено в далеком 1891 году, а Сибирский тракт (Москва-Иркутск) появился на 150 лет раньше. До начала строительства железной дороги в Сибирь ежегодно переселялось по 10 тыс. человек. За те три года, пока обсуждалась возможность строительства Великого Сибирского пути (с 1888-го по 1890-й), за Урал переехало уже 116,2 тыс. человек, а к концу 1899-го - полмиллиона человек. За время строительства Транссиба (1893-1912) население Сибири и Дальнего Востока увеличилось с 5,8 млн до 9,4 млн.

В советское время Транссиб работал главным образом на внутрихозяйственные нужды, коих при плановой экономике было достаточно. Сибирская дорога перевозила в два с лишним раза больше грузов, чем сегодня. Исторический максимум перевозок транзитных грузов в контейнерах по Транссибу зафиксирован в 1981 году - около 140 тыс. контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте (ДФЭ). Сегодня - примерно 60 тыс., или порядка 55 млн тонн. Технические возможности магистрали позволяют перевозить до 100 млн тонн грузов в год, в том числе международного транзита - до 150 тыс. контейнеров ДФЭ.

Без сомнения, среди международных транспортных коридоров, проходящих по территории России, Транссибирской магистрали принадлежит ведущая роль. Ее инфраструктура постоянно модернизируется. Например, усилены подходы к морским портам, проводится модернизация контейнерных терминалов в соответствии с мировыми стандартами переработки 40-футовых контейнеров.

К сожалению, нынешний Транссиб не только не привлекает людей в регион, но и увозит их за пределы Сибирского федерального округа. По официальным данным, численность населения СФО за 1995-2002 годы сократилась более чем на миллион человек. За 2003 год, по статистике, отрицательное сальдо миграции Сибирского округа составило 41,6 тыс. человек. Две трети этих потерь связаны с выездом сибиряков в другие регионы России, треть - с выездом за пределы страны. Причем почти три четверти покинувших Сибирь - лица трудоспособного возраста. Дело в том, что экономически активное население традиционно стремится в развивающиеся, растущие, с их точки зрения, регионы и страны.

Очевидно, что Транссибирской магистрали на втором столетии своей истории необходим крупный инфраструктурный проект, который открыл бы новые возможности Великого Сибирского пути, развития экономики Зауралья, вернул себе роль вектора экономического роста страны в целом. Впрочем, очевидно и другое: пока проекта, признанного официально и активно продвигаемого на всех уровнях, нет. Иначе Сибирь не пустела бы так стремительно.

Три орешка для Золушки

В середине 90-х годов XIX столетия известный французский исследователь Аляски Лойк де Лобель обратился в императорское Русское техническое общество с предложением изучить возможность строительства железнодорожной трассы от Якутска до Берингова пролива и далее на Аляску, до железной дороги на американском материке. Предложение одобрили и во Франции, и в России, и в США. Достаточно быстро разработали технические условия на трассу. Но когда дело дошло до выполнения работ, Россия расторгла договор из-за невыгодных условий.

Впоследствии к этому проекту в нашей стране и за ее пределами возвращались неоднократно. В начале 90-х годов XX века с проектом Трансконтинентальной магистрали выступил американский ученый Джордж Кумал. В 1991-м в Вашингтоне была официально зарегистрирована международная некоммерческая корпорация "Трансконтиненталь" (Interhemispheric Bering Strait Tunnel and Railroad Group, IBSTRG).

С тех пор ученые и специалисты двух стран изучают все достоинства и недостатки проекта. Он предусматривает создание полимагистрали, состоящей из трансконтинентальной железной дороги, автомобильной магистрали, мощной линии электропередачи, нефтегазопроводов и линии связи. Географически магистраль станет осью, связывающей страны Азиатско-Тихоокеанского региона (США, Канаду, Китай, Корею, Японию, Таиланд, Малайзию, Сингапур). То есть предполагается создать звено, объединяющее континентальные транспортные системы в единую мировую. Через Россию, Сибирь будет налажено сухопутное транспортное сообщение между Европой, Азией и Америкой - тремя центрами интенсивного экономического развития. Замкнется геостратегический треугольник, который в наступившем веке станет основным в мировой экономике, - через него будут осуществляться все торговые контакты Европы, Азии и Америки. Транссиб, таким образом, вслед за Сибирью и Дальним Востоком открывает для России весь мир.

По оценкам специалистов ОАО "Российские железные дороги" (РЖД), ежегодный объем торговли только между странами Европы и Азии - около 600 млрд долларов. Транссиб, который сегодня работает далеко не в

полную силу, в случае постройки тоннеля получил бы нагрузку выше уровня 1981 года. Согласно экспертным экономическим изысканиям, прогнозная загрузка тоннеля внешнеторговыми грузами в 2010-2020 годах в этом случае составит порядка 63-70 млн тонн.

Попробуем разобраться, что даст России развитие железных дорог по схеме "сибирского треугольника".

Сибирская решетка

Интенсивное международное сообщение через Транссибирскую магистраль потребует строительства еще двух широтных железнодорожных магистралей. Для Транссиба нагрузка окажется слишком большой. И в конце концов Великий Сибирский путь, окруженный множеством легенд и историй, можно вообще освободить от черновой работы. Оставить его исключительно для скоростного пассажирского сообщения между странами и континентами и как туристический маршрут.

В то же время одна из широтных железных дорог - Северо-Сибирская евразийская магистраль - стала бы одним из звеньев грузового международного транспортного коридора. Сегодня часть этого пути уже построена - Байкало-Амурская магистраль, хозяйственное освоение которой в настоящее время ведется точно. Дорога загружена только на треть и ежегодно убытки от ее эксплуатации оцениваются в 1-3 млрд рублей. Через Амуро-Якутскую магистраль, решение о достройке которой принято на правительственном уровне, у БАМа и Севсиба в целом появится прямой выход на трансконтинентальную магистраль. Сам Северо-Сибирский путь начнется от станции Ивдель на Среднем Урале и завершится в Усть-Илимске (Иркутская область), к которому трасса от БАМа уже построена. Строительство Севсиба сформирует новый северный широтный пояс экономического развития страны.

Полярный международный широтный транспортный коридор станет продолжением на восток действующей в европейской части страны северо-восточной трассы, проходящей через Воркуту к Лабытнанги (Ямало-Ненецкий автономный округ). В 1940-1950 годах значительная часть ямало-ненецкого участка этой магистрали фактически была построена, но позднее оказалась заброшенной и получила название "Мертвая дорога". Сейчас восстановлен и работает только ее небольшой участок от Нового Уренгоя до Коротчаева (Ямало-Ненецкий АО, ЯНАО), далее действующая дорога уходит на юг к Ноябрьску (ЯНАО) и Сургуту (Ханты-Мансийский АО). Развитие Полярного широтного транспортного коридора позволит объединить полярные российские территории в единое экономическое пространство, а кроме того - обеспечит кратчайший выход внутриконтинентальных сибирских регионов на европейские рынки и рынок ряда стран АТР (США, Японии и других).

Самой северной широтной дорогой станет Арктическая магистраль: Надым/Новый Уренгой (ЯНАО) - мыс Дежнева. В настоящий момент действует только участок этой трассы от Дудинки до Норильска и Талнаха (Красноярский край).

В западном направлении железнодорожный путь пойдет на Мурманск и далее к городу Никелю на Кольском полуострове.

В дополнение к широтным на территории Сибири и Дальнего Востока сформируется сеть меридиональных транспортных коридоров. В первую очередь - по руслам рек (надежную перемычку между Транссибом, Севсибом и Северным морским путем образует глубоководный Енисей), во вторую - за счет меридианных железных дорог. Некоторые уже существуют, самая западная: Тюмень - Сургут - Новый Уренгой, самая восточная: Бамовская - Тында-Томмот. Возможно, в ближайшее время дорога будет достроена до Якутска, а далее пойдет в верховья Лены, до Тикси.

По предварительным расчетам, общий объем инвестиций на реализацию всех проектов - 450 млрд долларов. Если на строительство будет потрачено 20 лет, то ежегодные суммы инвестиций окажутся сопоставимы с годовым бюджетом России. Зато в Сибири появилась бы самая современная транспортная инфраструктура, отвечающая мировым стандартам, позволяющая составить серьезную конкуренцию другим странам - претендентам на основные международные транзитные потоки. Решетка сибирских железных дорог в системе геостратегического треугольника позволит начать второй, более интенсивный этап освоения Сибири и Дальнего Востока.

Мир без тоннеля

Реализация всех перечисленных проектов предусматривается новой редакцией Стратегии социально-экономического развития Сибири. Исключение составляет строительство дороги на Якутск - оно относится к числу федеральных проектов и обозначено в Транспортной стратегии России. Сооружение полимагистралей

через Берингов пролив не упоминается ни в одном из официальных документов. Россия пока отказывается от главного конкурентного преимущества, которое могло бы дать ей железнодорожное сообщение с соседним континентом. Очевидно, что столь широкое право выбора видов транспортировки (морской, железнодорожный, автомобильный или воздушный) и стран-партнеров позволит России чувствовать себя на рынке международных транспортных услуг вполне свободно.

Сегодня работа железной дороги оказывается в зависимости от политической ситуации в странах Центральной Азии и Среднего Востока. По данным Центра международных исследований Московского госуниверситета, АТР является наиболее быстрорастущим в экономическом отношении регионом мира. В нем располагаются три государства с наибольшим объемом внутреннего валового продукта: США, Китай и Япония. В странах АТР представлены противоположные общественно-экономические и различные политические системы, их население полиэтнично и исповедует все три мировые религии: буддизм, христианство, ислам. Странам этого региона присуще соперничество экономик, религий, идеологий. Ярким примером в данном случае может служить ситуация с Транскорейской магистралью. Напряжение отношений между Северной и Южной Кореей обошлось России потерей 3 млрд долларов в год - как раз такой доход могут приносить нашей стране грузовые потоки через Транскорейскую магистраль и Транссиб.

С другой стороны, в этом направлении сегодня постепенно нарастает конкуренция. Каждая из стран, находящихся в южном поясе Евразии, оценивает перспективы мирового рынка транспортных услуг, векторов его развития, точек экономического роста и стремится получить свой доход от выгодного географического положения.

В частности, по прогнозу Организации экономического сотрудничества и развития, до 2010 года ежегодные темпы роста в этом регионе составят 2,3-2,6%. Особенно быстрый прирост будет в Китае (7,9%) и странах Восточной Азии (6,2%). Конечно, это вызовет увеличение добычи и потребления природных ресурсов, продовольствия, производства машинного и технологического оборудования, товаров повседневного спроса. В течение ближайших 5-10 лет ожидается рост внешнеторгового оборота между евроазиатскими странами в 1,5-2 раза.

В результате сейчас активно формируются широтные транзитные направления в обход России: северное звено Трансазиатской магистрали (через Китай и Казахстан), ТРАСЕКА (Центральная Азия - Закавказье - Европа), южное звено Трансазиатской магистрали (Центральная Азия - Иран - Турция - Европа), которые могут стать новыми конкурентами Транссибу. У них есть свои недостатки, например проект ТРАСЕКА предполагает две морские паромные переправы через Каспийское и Черное моря. Но многое может решить созданная инфраструктура и тарифы, которые предложат грузоотправителям страны - участницы проекта. А тарифы, помимо всего прочего, - еще один больной вопрос российской железной дороги. Расходы, которые несут клиенты, грузоперевозчики, ОАО "РЖД", достаточно высоки. И только в Транспортной стратегии предполагается борьба за снижение транспортных затрат.

Но главное - отсутствие в государственных планах строительства тоннеля через Берингов пролив оставляет Транссиб закрытой магистралью, в той же системе координат, в которой он существует сегодня и работает вполне. Явных предпосылок к тому, что ситуация резко изменится в лучшую сторону, пока нет. Есть предварительные расчеты о возможном росте промышленного производства внутри России, есть надежды на то, что увеличится международный транзит. Но все это сегодня кажется зыбким. В такой ситуации появление дополнительных железных дорог на севере России, параллельных Транссибу, если оно все-таки произойдет, только ухудшит ситуацию. Тогда Великий Сибирский путь в лучшем случае ожидает судьба БАМа.

При подготовке материала использована работа "Концепция развития транспортного комплекса РФ: северо-восточный вектор" / Под ред. К.Л. Комарова. - Новосибирск, 2003.

Автор: Ольга Шадрина © Эксперт-Сибирь ПРИБАЙКАЛЬЕ, ИРКУТСК 2774 20.06.2005, 17:20 384
URL: <https://babr24.com/?ADE=22556> Bytes: 16919 / 16877 [Версия для печати](#)

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)
- [Джем](#)

- [ВКонтакте](#)
- [Одноклассники](#)

Связаться с редакцией Бабра в Иркутской области:
irkbabr24@gmail.com

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](#)
Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь
Телеграм: [@bur24_link_bot](#)
эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова
Телеграм: [@irk24_link_bot](#)
эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская
Телеграм: [@kras24_link_bot](#)
эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская
Телеграм: [@nsk24_link_bot](#)
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: [@tomsk24_link_bot](#)
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: [@babrobot_bot](#)
эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

Календарь

Зеркала сайта