



Проблемы транспортного обеспечения северных регионов

Часть II: как избежать синдрома оторванности от «Большой земли»



Дмитрий МАЧЕРЕТ
Dmitry A. MACHERET

Юрий МАЧЕРЕТ
Yuri Ya. MACHERET



Мачерет Дмитрий Александрович — доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой «Экономика строительного бизнеса и управление собственностью» Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ), Москва, Россия.

Мачерет Юрий Яковлевич — доктор географических наук, ведущий научный сотрудник Института географии РАН, Москва, Россия.

Problems of Transport Accessibility and Connectivity in the Northern Regions. Part II How to Avoid the Syndrome of Isolation from «Big Land»

(текст статьи на англ. яз. — English text of the article — p. 104)

В статье, публикуемой в двух номерах журнала, рассмотрены проблемы развития транспортной инфраструктуры в северных регионах России (часть I: приоритет дорог, наземных сообщений; часть II: как избежать синдрома «Большой земли»). Обоснован вывод о том, что для обеспечения их привлекательности, комфортности проживания, повышения плотности населения, создания условий для долговременного устойчивого социально-экономического развития территорий необходимо больше заниматься инфраструктурой сухопутного транспорта и прежде всего железнодорожной, которая носила бы опорный характер и способствовала укреплению позиций транспортного комплекса на Севере. Требуется стратегическое планирование развития каждого из видов транспорта с учётом перспектив промышленного освоения малообжитых арктических районов и долгосрочных потребностей людей в создании комфортной среды и благоприятных условий для активной и полноценной жизнедеятельности, в увязке с природно-климатическими особенностями края и их прогнозируемыми изменениями.

Ключевые слова: транспорт, северные регионы, социально-экономическое развитие, инфраструктура сухопутного транспорта, природно-климатические условия.

СТРАТЕГИЯ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Россия располагает, пожалуй, наибольшим в мире опытом по строительству и эксплуатации железных дорог в условиях Крайнего Севера. Достаточно сказать, что суммарная эксплуатационная длина железных дорог общего пользования в двенадцати подвергнутых анализу северных регионах страны около 9,5 тыс. км, и это примерно вдвое превышает железнодорожные сети таких северных стран, как Норвегия и Финляндия (впрочем, значительная часть их территорий к районам Крайнего Севера не относится), и составляет свыше 11 % от общей протяженности российских железных дорог.

При этом Россия — одна из трех стран мира, наряду с Норвегией и Швецией, располагающих железными дорогами в Заполярье. (Железные дороги Финляндии и Канады, а также Аляскинская железная дорога в США находятся южнее Северного полярного круга). Примечательно, что строительство первой отечественной железной дороги, уходящей за полярный круг, Мурманск—Петрозаводск было завершено

столетие назад, в ноябре 1916 года. Магистраль протяженностью 1045,5 км построили в условиях военного времени, в тяжелых природных условиях в рекордно короткий срок — за 1 год и 8 месяцев [13, с. 548].

Изначально Мурманская железная дорога строилась исходя из военно-стратегических соображений — чтобы обеспечить транспортную связь России с союзниками через незамерзающий Кольский залив. В 1923 году, в период восстановления хозяйства нашей страны от разрухи, вызванной мировой войной, революцией и последовавшей за ней гражданской войной, северная железная дорога стала основой «Транспортно-промышленно-колонизационного комбината», в задачу которого входила «колонизация Карело-Мурманского края», то есть его заселение и активное хозяйственное развитие. Тогда, в период НЭПа, использовались именно экономические, рыночные по сути, инструменты стимулирования интереса к производству и торговли. Так, «Управление Мурманской железной дороги получило в своё распоряжение сроком на 10 лет 3 миллиона десятин лесной территории со всеми её богатствами в пределах Карелии и Мурманского округа...», а также «право вложения в специальный колонизационный фонд дороги всех платежей за промышленную эксплуатацию предоставленной земли» [13, с. 549]. Для целого ряда импортных товаров, ввозимых через Мурманский торговый порт для нужд колонизационного комбината, были установлены пониженные пошлины. Это — весьма примечательный пример стимулирования экономического роста северных регионов, да и не только их.

Комбинат занимался развитием горнодобывающей и других отраслей экономики, достроил местный торговый порт, ведал его работой и деятельностью прочих близлежащих портов, строил жилые дома и привлекал переселенцев из соседних регионов, предоставляя им материальную помощь и льготы. Таким образом, «Мурманская железная дорога вызвала к жизни экономику гигантского края» [13, с. 550]. При этом средства, выручаемые «Транспортно-промышленно-колонизационным комбинатом» от хозяйственной деятельности на отведенной ему территории,

вкладывались в развитие железной дороги [13, с. 549]. Налицо — синергия транспортного и социально-экономического развития одного из важнейших регионов Севера, достигнутая не за счёт финансируемых из бюджета «мегапроектов», а благодаря стимулируемой в рамках государственной политики хозяйственной инициативе.

Колонизационный комбинат Мурманской железной дороги просуществовал шесть лет. Затем началась новая эпоха форсированного развития на основе централизованного планирования и преимущественно административных методов управления, которая своеобразно отразилась в деятельности отечественных железных дорог, показав крайнюю затратность, неэффективность таких методов [14]. Опыт эффективной «колонизации» в 1920-е годы Карело-Мурманского края на основе экономических стимулов и приоритетности транспорта, причем охватывавшего в комплексе разные его виды, весьма ценен для формирования политики, направленной на перспективное развитие экономики и транспорта северных регионов.

То есть в деле долгосрочного развития железнодорожной инфраструктуры, стимулирующей освоение Севера, наша страна может опереться не только на богатый технический и технологический, но и экономический опыт решения этой задачи.

Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года (Стратегия-2030) был предусмотрен целый ряд значимых проектов строительства новых железнодорожных линий в северных регионах. Среди них линии в основном трех категорий.

Во-первых, «стратегические линии, предназначенные для укрепления транспортной целостности Российской Федерации» [15, с. 15], прежде всего такие, как Томмот—Кердем—Якутск (Нижний Бестях), целью строительства которой определено обеспечение стабильного завоза грузов в Республику Саха (Якутия) и создание там опорной транспортной сети, а также, по максимальному варианту стратегии, линия Нижний Бестях—Мома—Магадан. Цели последней — железнодорожное сообщение с дальними регионами страны — Северо-Востоком Якутии и Магаданской областью, освоение минеральных и энер-





гетических ресурсов этих мест. Следует заметить, что при формировании Стратегии-2030 была обоснована целесообразность (за пределами 2030 года) сооружения стратегических железнодорожных линий, продолжающих эту магистраль в направлении Камчатки и Чукотки с выходом к Берингову проливу (Мома—Дачный—Уэлен, Дачный—Петропавловск-Камчатский) и созданием перспективы для железнодорожного сообщения с Северной Америкой [16].

Вторая категория — «технологические линии, предназначенные для оптимизации железнодорожной сети в целях развития хозяйственных и межрегиональных связей» [15, с. 15]. К ним относятся, например, Правая Лена—Якутск, нацеленная на обеспечение устойчивого северного завоза, связи с Якутском и создание опорной транспортной сети; линии Карпогоры—Вендинг и Сыктывкар—Пермь (Соликамск), предполагающей альтернативный транспортный выход с Урала в порты Белого и Баренцева морей, а также помощь в освоении лесных ресурсов севера европейской части России.

В-третьих, это «грузообразующие линии, предназначенные для транспортного обеспечения развития новых месторождений полезных ископаемых и промышленных зон» [15, с. 15]. Среди них можно выделить линию Полуночное—Обская—

Салехард, имеющую целью создание прямого железнодорожного выхода с промышленно развитого Урала на месторождения полуострова Ямал и освоение полезных ископаемых восточного склона Урала (в рамках проекта «Урал промышленный — Урал полярный»), а также линию Кызыл—Курагино в Республике Тыва, планируемую для освоения Элегестского месторождения коксующегося угля. Стратегией-2030 был предусмотрен и целый ряд других грузообразующих линий в северных регионах.

Как видно даже из приведенных примеров, каждая линия решает различные задачи, в том числе — и социальные, и отнесение ее к той или иной категории носит несколько условный характер. Тем не менее непосредственно к числу социально значимых линий, нацеленных в первую очередь на улучшение транспортного обслуживания населения северных регионов, в стратегии отнесены три линии:

- Ханты-Мансийск—Салым, предназначенная для выхода на сеть железных дорог, чтобы обеспечить перевозки грузов и пассажиров в г. Ханты-Мансийск — административный центр автономного округа;

- Тыгда—Зея, предназначенная для обеспечения устойчивого транспортного сообщения с городом Зея и создания инфраструктурных условий в интересах соци-

ально-экономического развития прилегающих районов;

- Селихин—Ныш, с сооружением мостового или тоннельного перехода между материком и островом Сахалин — для налаживания здесь бесперебойного железнодорожного сообщения.

Все три социально значимые линии расположены в южных частях северных регионов, где природно-климатические условия не являются крайне неблагоприятными для жизни людей и уже существует относительно (по северным меркам) плотное население. Представляется, что такой подход нуждается в еще более системном развитии.

ПЕРСПЕКТИВНЫЕ ПОДХОДЫ К РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТА

Следует отказаться от взгляда на северные регионы как исключительно источник природных ресурсов, который доминировал в течение многих десятилетий и проявляется до сих пор, когда, например, ускорение реализации проектов по развитию Арктической зоны обосновывается боязнью не успеть «к разделу пирога» в виде запасов нефти и газа [1]. Безусловно, добычу полезных ископаемых в северных районах форсировать надо, но в рамках реализации принципа устойчивого развития, принятого Генеральной ассамблеей ООН, согласно которому «устойчивое развитие подразумевает удовлетворение потребностей современного поколения, не угрожая возможности будущих поколений удовлетворять собственные потребности» [17, с. 15]. Это, в частности, означает, что добыча полезных ископаемых должна вестись без негативных последствий для экосистемы, особенно «хрупкой» в Арктике, а северные территории не должны рассматриваться исключительно как зоны добычи ресурсов, а гармонично развиваться (в том числе и в транспортном отношении).

На Севере необходимо формировать условия, максимально комфортные для жизни людей и разнообразных видов человеческой деятельности, условия не для временного пребывания ресурсодобытчиков, а дающие возможность новым поколениям полноценно жить и развиваться, не разрушая природную среду и гармонично преобразуя ее в более пригодную для людей.

Что это означает для транспортной системы Севера?

Во-первых, повышенные требования к экологичности транспорта. В этом плане несомненные преимущества имеют железные дороги, особенно в сравнении с автомобильным транспортом. Недаром в Западной Европе реализуется долгосрочная программа стимулирования переключения перевозок с автомобильных на железные дороги («Shift2Rail») [18]. А в регионах Севера, где строительство и содержание автомобильных дорог затруднено рядом специфических факторов [19], тем более логичным выглядит приоритет строительства железных дорог.

Во-вторых, Север может стать полигоном для внедрения инновационных видов транспорта, которые сейчас активно разрабатываются в мире и зачастую имеют перспективы развития во взаимодействии с железными дорогами [20, 21]. Не вдаваясь в их описание и технические аспекты, следует сформулировать социально-экономические требования к инновационным транспортным системам, учитывающие специфику северных регионов:

- высокая экологичность;
- высокая скорость, что особенно важно для преодоления огромных «северных» расстояний в приемлемое время;
- регулярность и надежность сообщения, что позволит избежать синдрома оторванности от «Большой земли»;
- относительная дешевизна сооружения и эксплуатации.

В-третьих, представляется целесообразным выделить на Севере зоны с различной степенью благоприятности для жизни людей и в первую очередь с точки зрения природно-климатических условий (например, с относительно благоприятными, неблагоприятными и крайне неблагоприятными условиями) и спрогнозировать изменения их границ с учетом наблюдаемых учеными тенденций — по крайней мере, до 2050 года и конца нынешнего столетия. Ведь освоение территории и сооружение в малоосвоенных районах новых транспортных (пионерных) магистралей и терминалов должно осуществляться исходя из перспективы как минимум нескольких десятилетий, а то и векового периода. При таком зонировании обязатель-



но нужно учитывать и такие местные факторы, как наличие, например, горячих источников на Камчатке.

В районах, относящихся к зоне с относительно благоприятными природно-климатическими условиями (с учётом прогнозируемых изменений этих условий) целесообразно комплексное социально ориентированное развитие всех видов транспорта при обеспечении опорной роли железных дорог. Каждый транспортный проект, естественно, должен быть увязан с экономическими перспективами прилегающих районов и подтвержден оценкой экономической окупаемости инвестиций. При этом желательно максимально возможное участие частных инвесторов, которых следует заинтересовать более полной свободой (ограниченной в основном экологическими параметрами) экономической деятельности на прилегающих к транспортной магистрали территориях по аналогии с примером по Мурманской железной дороге. Подобный подход использовался и для стимулирования строительства железных дорог в США в XIX веке. А перспективность его применения в современных российских условиях обоснована в статье [22].

Что касается государственных инвестиций для строительства пионерных транспортных магистралей, они весьма уместны, но должны осуществляться с учетом упущенных эффектов от возможных альтернативных вложений этих средств [23].

В зонах с неблагоприятными и крайне неблагоприятными природно-климатическими условиями железные дороги целесообразно сооружать под перспективные грузопотоки, связанные с промышленным освоением территорий или транзитными перевозками. Здесь должен быть хорошо развит воздушный, а где можно — морской и речной транспорт. Но и районы, относящиеся к этим зонам, не следует осваивать по принципу «выкачивания» природных ресурсов. В точках перспективного экономического роста, пусть и немногочисленных, необходимо надежное регулярное транспортное сообщение, а освоение территорий, в том числе и транспортная деятельность, должны вестись с обязательным соблюдением экологических стандартов.

В любом случае транспортное освоение северных регионов должно получить со-

циальный вектор, то есть быть направлено на создание благоприятной среды для жизни и деятельности людей, стимулирование роста плотности населения. И это ничуть не противоречит экономическим критериям, ведь «без людей не будет экономической жизни» [19].

ПРИРОДНО-КЛИМАТИЧЕСКИЕ ТЕНДЕНЦИИ

Решая задачу создания более благоприятной среды для жизни и деятельности людей в северных регионах, безусловно, нельзя абстрагироваться от природно-климатических условий и их изменений. Более того, долгосрочное планирование освоения северных зон следует осуществлять с учетом не только существующих природно-климатических условий, но и тенденций, которые фиксирует и о которых с беспокойством напоминает наука!

Известно, что уже долгое время в мире существует тенденция глобального потепления. Как свидетельствуют материалы Международной программы исследований изменений климата [24], повышение средней глобальной температуры на поверхности Земли по данным наблюдений за период 1880–2012 годов составило 0,65–1,06°C, при этом в 2003–2013 годы — 0,78–0,85°C. Другими словами, тенденция потепления усилилась, и это отражается в прогнозах на перспективу. По данным моделирования для различных сценариев изменения климата рост температуры в 2046–2065 годах может составить 1,4–1,8°C, а в 2081–2100-х — 1,0–3,7°C.

Мировое сообщество предпринимает активные меры по минимизации дальнейшего потепления, которое может привести к существенному учащению таких аномальных природных явлений, как ураганы и наводнения, и другим негативным последствиям. На международной конференции по климату, состоявшейся в Париже в декабре 2015 года, были названы определенные меры в этом отношении, ядром которых является декарбонизация мировой экономики [25]. Результатом коллективных усилий должно стать уменьшение масштабов потепления, однако даже при относительном их успехе сама тенденция некоторого роста температуры, по-видимому, будет сохраняться.

Следует отметить, что наиболее сильное потепление происходило и ожидается

в северных районах Евразии, к которым относится и Север нашей страны. Основной причиной этого считается повышение содержания парниковых газов (углекислого, метана и аэрозолей) в атмосфере, а следствием — сокращение площади морского льда в Арктике, усиление таяния ледников и повышение уровня моря, скорость которого увеличивается. В результате потепления уменьшается площадь распространения снежного покрова и мерзлоты, могут улучшиться условия судоходства в Арктике, в том числе — по Северному морскому пути.

Можно сказать, что под влиянием тепла северные регионы с точки зрения климата как бы перемещаются к югу. На это еще в 1930-х годах обратил внимание один из крупнейших исследователей Арктики В. Ю. Визе [5, с. 30]. По его наблюдениям, в период 20–30-х годов XX века средняя температура на Шпицбергене повысилась на 2°C, а на Земле Франца-Иосифа — на 3,5°C, как если бы эти территории переместились на 300 км к югу [26]. В условиях нарастания потепления в дальнейшем эта тенденция прогрессировала, что несколько улучшило условия жизни людей во многих северных регионах.

Получается, что глобальное потепление, создавая серьезные проблемы для мира в целом, открыло и некоторые новые возможности для освоения северных регионов, и эти возможности должны быть использованы.

Тенденции изменения климата необходимо учитывать при планировании хозяйственной и вообще человеческой деятельности в северных регионах, развитии там транспортных путей и строительстве инфраструктуры. Безусловно, очень нужно углубленное изучение этих тенденций и уточнение долгосрочных прогнозов.

ВЫВОДЫ

Учитывая территориальное преобладание северных регионов России, их неизбежное и устойчивое развитие, создание там комфортной среды для жизни и деятельности людей имеет стратегическое значение для страны. Ключевую роль в формировании

такой среды играет транспортное обеспечение. Особо значимо железнодорожное сообщение — круглогодичное, регулярное, надежное, экологичное и обеспечивающее относительно низкую себестоимость перевозок. Необходимо стратегическое планирование развития железнодорожного и иных видов транспорта в северных регионах исходя прежде всего из долгосрочных потребностей людей в создании благоприятных условий для своей жизнедеятельности. И делать это надо с учетом природно-климатических тенденций и прогнозируемых изменений в окружающей среде.

ЛИТЕРАТУРА (ОКОНЧАНИЕ)

13. Вульфова А. Б. История железных дорог Российской империи. — М.: РИПОЛ классик, 2016. — 744 с.
14. Мачерет Д. А. Экономика первых пятилеток в «зеркале» железнодорожного транспорта // Экономика политическая. — 2015. — № 4. — С. 87–112.
15. Стратегическое развитие железнодорожного транспорта России / Под ред. Б. М. Лапидуса — М.: МЦФЭР, 2008. — 304 с.
16. Мачерет Д. А. Строительство железных дорог: восточный вектор // Мир транспорта. — 2013. — № 2. — С. 86–89.
17. Устойчивое экономическое развитие в условиях глобализации и экономики знаний: концептуальные основы теории и практики управления / Под ред. В. В. Попкова. — М.: Экономика, 2007. — 295 с.
18. Программа Shift2Rail набирает силу // Железные дороги мира. — 2016. — № 8. — С. 32–37.
19. Ефимова Л. В. Точки опоры для дальневосточных преобразований // Мир транспорта. — 2014. — № 6. — С. 100–106.
20. Измайкова А. В. Инновации, значимые для железнодорожного транспорта // Бюллетень Объединенного ученого совета ОАО «РЖД». — 2014. — № 3. — С. 53–69.
21. Измайкова А. В. Волны инновационного развития железных дорог // Мир транспорта. — 2015. — № 5. — С. 26–38.
22. Лапидус Б. М., Мачерет Д. А. Современные проблемы развития и реформирования железнодорожного транспорта // Вестник ВНИИЖТ. — 2015. — № 6. — С. 3–8.
23. Мачерет Д. А. Инвестиции государства в инфраструктуру: методология оценки // Мир транспорта. — 2013. — № 4. — С. 14–19.
24. Climate Change 2014. Synthesis Report. [Электронный ресурс]: www.ipcc.ch/pdf/assessment-report/ar5/syr/AR5_SYR_FINAL_All_Topics.pdf. Доступ 30.08.2016.
25. Лапидус Б. М., Мачерет Д. А. Влияние экологической парадигмы на долгосрочное развитие железнодорожного транспорта // Экономика железных дорог. — 2016. — № 9. — С. 12–24.
26. Визе В. Ю. Потепление Арктики // Наука и жизнь. — 1939. — № 9. — С. 1–6.

Координаты авторов: **Мачерет Д. А.** — macheretda@rambler.ru, **Мачерет Ю. Я.** — macheret@igras.ru.

Статья поступила в редакцию 06.09.2016, принята к публикации 02.12.2016.

