

Ямальский коридор – основа транспортной инфраструктуры арктической зоны



Александр ВЫЛИТОК

Alexander V. VYLITOK

Yamal Corridor: Basis of Transport Infrastructure of the Arctic Zone

(текст статьи на англ. яз. – English text of the article – p. 137)

Полуостров Ямал, прилегающая к нему арктическая зона приобретают все большее народнохозяйственное значение и одновременно демонстрируют острую потребность в форсированном развитии транспортной сети, инфраструктурных преобразованиях и стратегических решениях государственного уровня. Автор статьи показывает концептуальные подходы к программным целям и задачам при создании ключевых региональных систем, в том числе транспортного коридора, железнодорожных линий и портовых объектов, транспортно-логистического центра Северного морского пути.

Ключевые слова: Арктика, Ямал, стратегия развития, геополитика, ресурсный потенциал, транспортный коридор, Ямальский железнодорожный ход, Северный широтный ход, Северный морской путь, инфраструктура, прогнозные грузопотоки.

Вылиток Александр Васильевич – заведующий кафедрой «Транспортное строительство в экстремальных условиях» Института пути, строительства и сооружений Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ), советник губернатора Ямало-Ненецкого автономного округа, Москва. Россия.

Освоение и развитие Арктической зоны является ключевой стратегической задачей, зафиксированной федеральными и региональными стратегиями и программами. Однако, несмотря на огромное геополитическое значение и уникальный природно-ресурсный потенциал северных полярных территорий, их развитие крайне осложнено отсутствием необходимой транспортной инфраструктуры.

Уникальное месторасположение Ямала дает возможность создать на его территории крупнейший логистический центр страны и гибкую логистическую модель, обеспечивающую круглогодичную транспортировку грузов на мировые рынки по Северному морскому пути. Полуостров способен стать многофункциональным терминалом, открывающим всем регионам России кратчайший выход к торговым каналам Европы, Северной Америки и Азиатско-Тихоокеанского региона.

Исходя из современного состояния и перспектив развития опорной транспортной сети Арктической зоны, можно условно выделить три базовых района – Западный, Центральный и Восточный (рис. 1), объединяющих порты арктического побе-

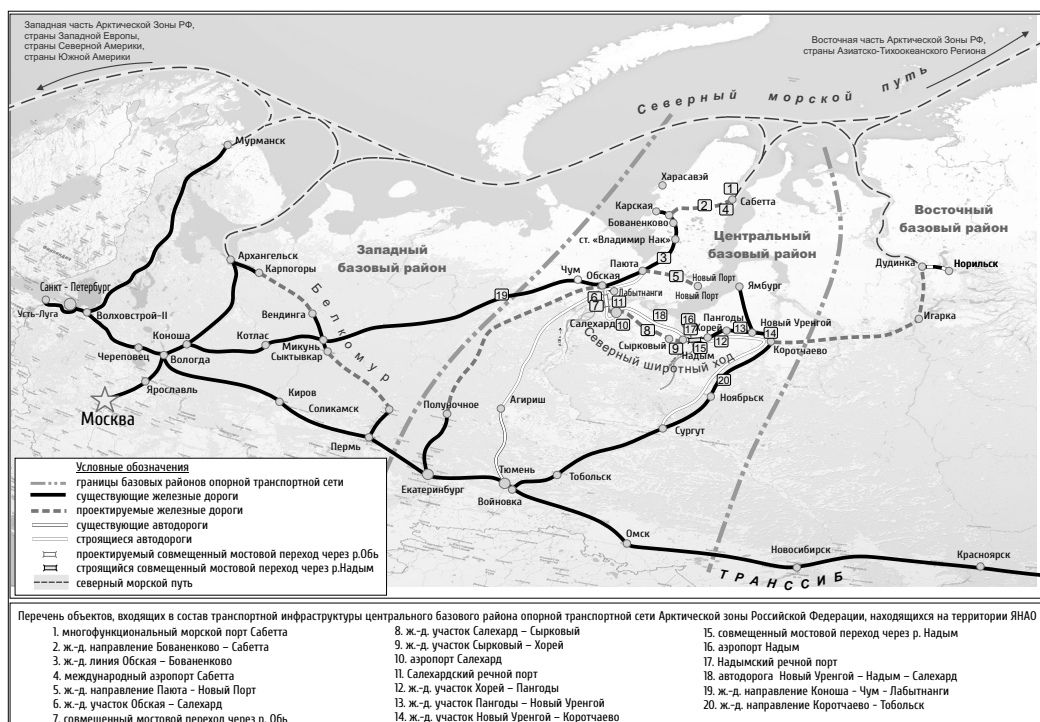


Рис. 1. Основная транспортная инфраструктура центрального базового района опорной транспортной сети арктической зоны.

режя и базовую транспортную решётку, в меридиональном направлении опирающуюся на железнодорожные линии, участки внутренних водных путей и автомобильные дороги.

В Центральном районе базовая межрегиональная инфраструктура образует Ямальский транспортный коридор, полностью расположенный на территории Ямало-Ненецкого автономного округа.

В составе этого транспортного коридора основой межрегиональной мультимодальной инфраструктуры является Ямальский железнодорожный ход «Обская – Бованенково – Сабетта» с выходом к многофункциональному арктическому морскому порту Сабетта, представляющий собой концептуальное развитие проекта строительства железнодорожного Северного широтного хода «Обская – Салехард – Надым – Пангоды – Новый Уренгой – Коротчаево» (далее – Северный широтный ход) (рис. 2).

Ямальский железнодорожный ход предполагает кратчайший доступ к колоссальным запасам углеводородов, делает особо перспективным присутствие

страны в этом богатейшем регионе, укрепляет позиции России как ведущей арктической державы. Кроме того обеспечивается создание интегрированной железнодорожной инфраструктуры путем соединения Северной железной дороги на западе со Свердловской железной дорогой на востоке, которая впоследствии свяжет федеральную транспортную систему с инфраструктурой арктической зоны, будет способствовать сохранению транспортного единства регионов Российской Федерации и территориальной целостности государства.

Северный морской путь, являясь естественным интегрирующим элементом всей транспортной системы Арктики, сам по себе не может иметь решающего значения для хозяйственного и комплексного социально-экономического развития даже шельфовых и прибрежных территорий и потому в своем развитии должен опираться на систему портов, обеспеченных базовой сухопутной транспортной сетью, прежде всего железнодорожной.

Строительство глубоководного порта Сабетта, изначально инициируемое в связи с реализацией проектов по добыче угле-



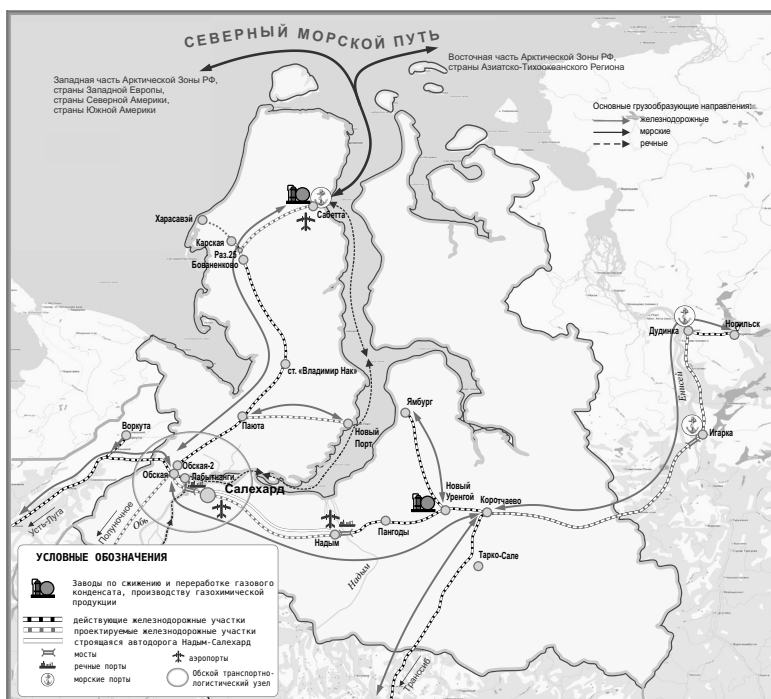


Рис. 2. Ямальский транспортный коридор с основными грузообразующими направлениями.

водородов, в случае подтверждения его статуса как многофункционального окажет радикальное положительное влияние на перспективы Северного морского пути и внесёт очевидные коррективы в оценки приоритетности и очерёдности развития участков железнодорожной сети. В этой ситуации становится необходимым проведение комплекса исследовательских работ по оценке и прогнозу грузопотоков на всем полигоне влияния Ямальского железнодорожного хода с учетом параллельно планируемых проектов «Белкомур», железнодорожной линии Салехард–Надым с последующим выходом на Коротчаево–Игарку, Бованенково–Сабетта, Полуночная–Обская (в более отдалённой перспективе) и др. (рис. 3).

При рассмотрении концепции Ямальского транспортного коридора (рис. 2) надлежит учитывать в качестве проектов для целей поэтапной реализации и выработки оптимальных схем финансирования объекты железнодорожной транспортной инфраструктуры Северного широтного хода:

- транспортно-логистический узел станции Обская;
- железнодорожный участок Обская–Салехард;

- совмещённый мостовой переход через р.Обь в районе г. Салехард;
- железнодорожный участок Салехард–Сырковский;
- железнодорожный участок Сырковский–Хорей;
- совмещённый мостовой переход через р. Надым;
- железнодорожный участок Хорей–Пангоды;
- железнодорожный участок Пангоды–Новый Уренгой;
- железнодорожный участок Новый Уренгой–Коротчаево;
- железнодорожную линию Обская–Бованенково;
- железнодорожный участок Бованенково–разъезд 25 железнодорожной линии Бованенково–Карская;
- железнодорожную линию разъезд 25 (железнодорожной линии Бованенково–Карская)–Сабетта.

Развитие концепции Ямальского транспортного коридора инициируют следующие обстоятельства:

- изменения экономической ситуации в России, кризисные явления в экономике;
- упразднение Инвестиционного фонда;

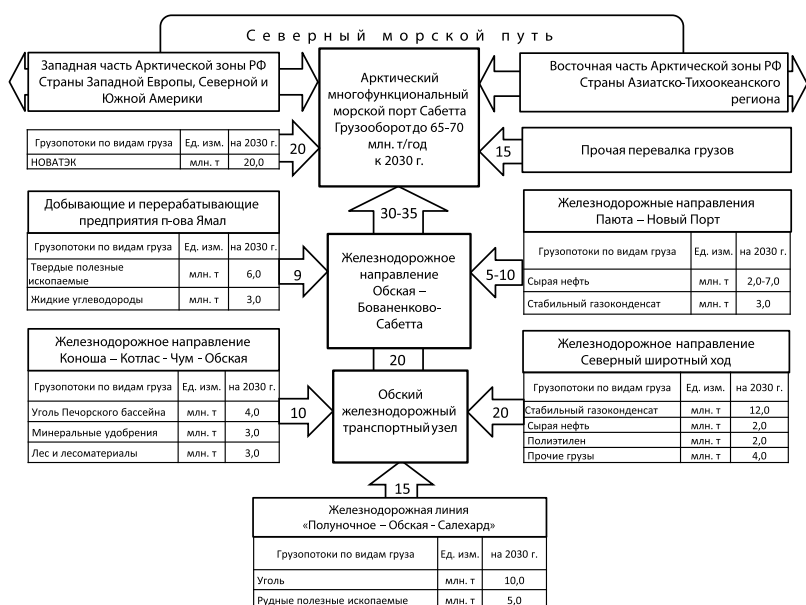


Рис. 3. Прогнозные грузопотоки через Ямальский железнодорожный ход в направлении многофункционального арктического порта Сабетта.

– неоднократная корректировка федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)»;

– секвестирование федерального бюджета в части бюджетных ассигнований на финансирование проектов строительства объектов транспортной инфраструктуры;

– необходимость постоянного подтверждения исходных данных, применявшихся при расчёте финансовой модели проекта «Урал Промышленный – Урал Полярный» и проекта «Северный широтный ход»;

– изменение объёма грузовой базы (в связи с поиском грузовладельцами альтернативных путей транспортировки);

– появление новых перспективных грузонаправлений, формирующих грузопотоки транспортной инфраструктуры центральной части Арктической зоны, в связи с реализацией проекта морского порта Сабетта;

– меры, предпринимаемые государством по интенсификации коммерческих перевозок по Северному морскому пути, включая модернизацию ледокольного и арктического вспомогательного флота, реконструкцию имеющихся и строительство новых морских портов, выведение управления трассой из ведения Федерального агентства морского

и речного флота и создание федерального государственного учреждения «Администрация Северного морского пути».

К преимуществам концепции Ямальского транспортного коридора относятся:

– возможность поэтапной ее реализации с установлением очерёдности строительства и порядка использования доходов в реинвестирование, применение различных схем финансирования для каждого из этапов с учетом интересов инвестора;

– вовлеченность сопредельных территорий с вероятностью увеличения за их счет объемов грузопотоков (рис. 3);

– формирование транспортно-логистических центров;

– максимизация эффективности логистических цепочек;

– включение в процесс уже существующих или строящихся объектов порта Сабетта, железной дороги Обская–Бованенково, станции Обская, мостового перехода через р. Надым;

– возможность вовлечения в проект иных объектов транспортной инфраструктуры Ямала: портов, аэропортов, автомобильных дорог.

Формирование и адекватное нарастающим задачам структурирование концепции Ямальского транспортного коридора позволит:





Наименование показателей	Ед. изм.	Значение
Протяженность участка строительства	км	3,100
в т.ч. участок подхода	км	1,765
в т.ч. мостовой переход	км	1,335
Категория железнодорожной линии	-	II
Категория автомобильной дороги	-	III
Длина моста	м	1334,17
Схема железнодорожной части моста	м	6х(2х110)
Схема автодорожной части моста	м	12х110,75
Число путей железнодорожной линии	-	однопутная
Габарит автомобильного проезда	-	Г-10
Ширина тротуаров	м	1х1,0
Проезжая часть на мосту:		
железнодорожная линия	-	безбалластная
автомобильный проезд	-	асфальтобетон

Рис. 4. Совмещённый мостовой переход через р. Надым и его основные технические характеристики.

— создать в районе посёлка и порта Сабетта крупный ключевой арктический транспортно-логистический центр Северного морского пути, что полностью отвечает целям инновационного варианта развития транспортной системы России на период до 2030 года;

— реализовать проекты строительства объектов инфраструктуры на основе установленной этапности, дав возможность использовать различные схемы финансирования — прямые инвестиции, облигационные займы, концессию, лизинг и т. д., в зависимости от показателей экономической эффективности каждого этапа, ресурсной базы потенциального инвестора;

— повысить интерес грузоотправителей к перспективам Ямальского железнодорожного хода, не заставляя их искать альтернативные железнодорожным виды транспортировки своих грузов;

— сократить примерно на 500 км плечо «северного завоза» на Таймыр, в Республику Саха-Якутия и на Чукотку, сформировать стратегический меридиональный коридор «Северный морской путь — Транссиб» и тем самым инициировать процесс более плотной межрегиональной интеграции;

— обеспечить легитимные позиции и дальнейшее продвижение России в Арктике, наладить государственный контроль за деятельностью хозяйствующих субъектов



Наименование показателей	Ед. изм.	Значение
Протяженность	км	8,632
Автомобильные подходы	км	4,704
Расчетная скорость (по автодороге)	км/час	120
Категория железнодорожной линии	-	II
Категория автомобильной дороги	-	II
Длина моста	м	2439,8
Схема русловой части моста	м	4х(2х110)+7х220
Число путей железнодорожной линии	-	однопутная
Габарит автомобильного проезда	м	Г-11,5
Ширина тротуаров	м	2х1,0
Проезжая часть по мосту:		
железнодорожная линия		безбалластная, по ж.-б. плитам
автомобильный проезд		асфальтобетон

Рис. 5. Совмещённый мостовой переход через р. Обь в районе г. Салехарда и его основные характеристики.

в этой зоне, соблюдением государственных пограничных и таможенных режимов;

- сделать устойчивым процесс генерации новых рабочих мест как прямых, так и косвенных на региональном уровне и за счет эффекта мультипликации занятости в целом по стране;

- повысить привлекательность региона для притока экономически активно-

го населения, обеспечить улучшение квалификационного уровня трудовой миграции.

Общее руководство реализацией проектов концепции Ямальского транспортного коридора и координацию действий его участников с контрагентами, включая федеральные министерства, ведомства и государственные корпорации, осуществляет



правительство Ямало-Ненецкого автономного округа.

В рамках проекта «Урал Промышленный—Урал Полярный» и проекта развития Северного широтного хода:

- разработана и согласована в Главгосэкспертизе проектная документация на железнодорожные линии Салехард—Надым, Полуночная—Обская—Салехард, мостовой переход через р. Обь в районе г. Салехарда, мостовой переход через р. Надым;

- осуществляется строительство мостового перехода через р. Надым (рис. 4);

- сформирована рабочая группа по разработке оптимальной схемы финансирования проекта «Северный широтный ход».

Для реализации концепции Ямальского транспортного коридора в первую очередь необходимо:

1. Предусмотреть своевременное выделение финансовых средств из федерального бюджета на строительство мостового перехода через р. Обь в районе г. Салехарда (рис. 5) в объеме, предусмотренном подпрограммой «Железнодорожный транспорт» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010—2015 годы)».

2. Обеспечить с участием собственников ряда объектов (ОАО «Газпром» и ОАО «РЖД») внесение требуемых средств в инвестиционные программы на 2015—2018 годы на их достройку с целью увеличения провозной способности линий в объеме не менее 20 млн тонн грузов в год.

3. Начать не позднее 2015 года с учетом осуществляемого строительства мостового перехода через р. Надым возведение железнодорожного участка Сырковский—Хорей с выходом на инфраструктуру участка Надым—Пангоды (ОАО «Газпром») и далее в общую сеть ОАО «РЖД».

4. Внести с целью оптимизации условий железнодорожных грузовых перевозок для грузовладельцев и организаций-перевозчиков изменения в законодательные акты, регулирующие отношения грузоперевозчиков различных форм собственности.

ВЫВОДЫ

Расширение и активное освоение ресурсной базы углеводородов Арктической зоны способствует укреплению экономики и благосостояния страны, а формирование и дальнейшее развитие сети железных дорог в Заполярье повышает степень интегрированности единой транспортной системы России.

Создаваемый в Ямало-Ненецком автономном округе Ямальский транспортный коридор станет ещё одной опорной точкой для расширения связей Российской Федерации с остальным миром, увеличит ее долю в мировой торговле.

Транспортная доступность в Ямальском регионе — важнейшее условие развития экономики России, мощный импульс для ее роста за счет интенсификации и диверсификации рыночных процессов. Новая транспортная инфраструктура на Ямале поможет снятию целого ряда территориальных ограничений, приведет к образованию новых рабочих мест, увеличению собственной налогооблагаемой базы региона, повышению качества и стандартов жизни населения, интенсивному заселению и освоению северных земель страны.

ЛИТЕРАТУРА

1. Кобылкин Д. Н. Роль инфраструктурных проектов в развитии государства // Ямал—Арктика. — 2012. — № 1. — С. 6—11.
2. Кобылкин Д. Н., Лёвин Б. А., Шепитько Т. В. Создание эффективной транспортной системы в арктической зоне России: проблемы и перспективы // Механизация строительства. — 2014. — № 4. — С. 4—7.
3. Вылиток А. В. Северный широтный ход нужен всем. Портал Арктик-Инфо. <http://www.arctic-info.ru/Interview/Page/severnii-sirotinii-hod-nyjen-vsem>. Доступ 24.04.2015.
4. Вылиток А. В. Особенности сооружения новой линии в Арктической зоне // Путь и путевое хозяйство. — 2014. — № 6. — С. 27—29.
5. Вылиток А. В. Использование инновационных технологий для эффективного развития транспортной инфраструктуры в Арктической зоне России // БАМ — история и развитие Байкало-Амурской магистрали. — М., 2014. — С. 41—44.
6. Коновалов А. М., Батурова Г. В. Отчет о НИР по теме «Разработка проекта государственной программы ЯНАО, увязанной с проектом государственной программы «Экономическое и социальное развитие Арктической зоны Российской Федерации», Москва, 2012. — 130 с.
7. Киселенко А. Н., Малашук П. А., Сундуков Е. Ю. Северные маршруты к воде: выбор для Коми // Мир транспорта. — 2008. — № 3. — С. 116—119. ●

Координаты автора: Вылиток А. В. — vylytok.av@mail.ru.

Статья поступила в редакцию 02.03.2015, принята к публикации 15.05.2015.