

Развитие транзитного арктического потенциала России сквозь призму экономики железнодорожного транспорта

Багатурия Марина Викторовна

Преподаватель экономики

Министерство транспорта Российской Федерации

ФГАОУ ВО «Российский университет транспорта»

МОСКОВСКИЙ КОЛЛЕДЖ ТРАНСПОРТА

Развитие Арктики — это, в первую очередь, развитие её транспортной инфраструктуры. Северный морской транспортный коридор (СМТК) охватывает все арктические зоны России. В настоящее время разрабатываются различные программы по развитию транспортной инфраструктуры СМТК.

Начало проекту Северного морского пути было положено в 1932 г. с целью регулярного сообщения от Белого моря до Берингова пролива. В рамках проекта были созданы парохозяйства, полярная авиация, сеть гидрометеостанций; построены города-порты Игарка, Дудинка, Диксон, Тикси, Певек, Providения. Протяжённость СМП от Карских ворот до бухты Providения составляет 5,6 тыс. км, а от Санкт-Петербурга до Владивостока—14 тыс. км, что на 9 тыс. км меньше, чем через Суэцкий канал (более 23 тыс. км). Без применения ледокольного флота навигация возможна 2–4 месяца в год.

На сегодняшний день Северный морской путь—это кратчайший морской путь между Европейской частью России и Дальним Востоком. Проходит он по Баренцеву и Карскому морям, морю Лаптевых, Восточно-Сибирскому и Чукотскому морям, и заходит в Тихий океан через Берингов пролив.

Северный морской путь обслуживает порты Арктики и крупных сибирских рек—Оби, Енисея и Лены, через которые осуществляется ввоз топлива, оборудования, продовольствия, вывоз леса и природных ископаемых.

Российский бизнес активно осваивает прилегающие к Северному Ледовитому Океану регионы. Освоение этих территорий невозможно без развития транспортной сети, включающей в себя развитие речных портов на всех крупных реках Сибири, впадающих в Северный Ледовитый Океан, строительство новых железных дорог, таких как «Белкомур» (Белкомур — БЕЛое море — КОМи — Урал — планируемая стратегическая железнодорожная магистраль, которая напрямую соединит регионы Сибири и Урала со стратегическими предприятиями Северо-Западного федерального округа РФ) и Северный широтный ход. Также речь должна идти и о дальнейшем развитии Севморпути.

Международное сотрудничество в этом регионе не особо развито, однако Китай строит свой ледокольный флот, и уже произвёл проводку судов севернее, чем проходит российский ледокольный коридор, показав тем самым, что может обходиться в этом вопросе без России, и что китайцы уже сейчас готовы не пользоваться российской инфраструктурой. У России и Китая разные позиции в отношении правового режима использования Северного Ледовитого Океана. Китай заинтересован в максимальной либерализации этого правового режима и в максимально свободном доступе туда неарктических держав. Китай присматривается к возможности использовать более северный маршрут, чтобы обойти российские территориальные воды и российскую экономическую зону, но этот маршрут будет актуален только в том случае, если там пойдет активное таяние льдов.

Россия же придерживается точки зрения, что пальму первенства в освоении Северного Ледовитого Океана должны иметь арктические государства, как в плане транспортной инфраструктуры, так и в отношении добычи природных ресурсов—от нефтесырья до рыбы.

Транзитный потенциал СМП по перемещению грузов из Юго-Восточной Азии в страны Европы в последнее время всё более активно обсуждается. Потенциал там, безусловно, есть, но вряд ли он будет быстро реализован. Экономика и уже выстроенная логистика сегодня играют на стороне южных потоков транспортировки. Необходимо развивать инфраструктуру СМП и сопутствующие услуги,—в этом случае, по мере удешевления транзита, направление станет более востребованным со стороны международных партнёров.

Но всё это не получит развития, пока не будет создана инфраструктура, способная обеспечивать проводку внутренних российских грузов. Важно наладить интермодальные перевозки на всем протяжении СМТК: от Мурманска до Камчатки.

Сам по себе Северный морской транспортный коридор не сможет действовать эффективно, пока не будут развиты интермодальные меридианные перевозки по рекам, и не будет развито железнодорожное сообщение, включая Северный широтный ход и железнодорожную сеть в восточном направлении.

Северный широтный (СШХ) ход призван сократить плечо доставки грузов в районы Западной Сибири и придать новый импульс развитию российской Арктики и Северного морского пути.

Концессионное соглашение по проекту СШХ было подписано между Федеральным агентством железнодорожного транспорта и специально созданной компанией в октябре 2018 г.

25 февраля 2019 г. состоялось заседание рабочей группы по развитию Северного морского пути под председательством вице-премьера Максима Акимова. На заседании был рассмотрен проект строительства самой северной дороги в России—Северного широтного хода-2—участка Бованенково-Сабетта на Ямале, протяжённостью в 170 км.

Правительству Ямало-Ненецкого автономного округа было дано поручение детально проработать проект и внести предложения по источникам финансирования. К подготовке предложений также привлечены Минтранс, РЖД и Газпром, которому принадлежит Бованенковское месторождение.

Участок Бованенково—Сабетта должен стать продолжением Северного широтного хода (Северный широтный ход (СШХ) предполагает строительство моста через Обь с железнодорожными подходами, железнодорожной линии Обская—Салехард—Надым, и моста через реку Надым; общая протяжённость — более 700 км.) и позволит сделать Сабетту самым восточным портом Северного морского пути с подведённой железной дорогой.

Северный порт Сабетта был построен компанией НОВАТЭК для экспорта сжиженного природного газа (СПГ) со своих заводов. В перспективе предполагаемый объём грузов достигнет 50 млн тонн в год. По участку Бованенково—Сабетта планируется поставлять наливные грузы, включая газовый конденсат с Бованенково, которое «Газпром» вывел на полную мощность (115 млрд м³ газа в год) в конце 2018 г.

В настоящий момент с месторождения в Бованенково Газпром поставляет свою продукцию по газопроводу в Единую газотранспортную систему, однако с развитием порта Сабетта возможна переориентация на вывоз сжиженного газа.

Компания НОВАТЭК поддержала строительство СШХ-2 и не имеет возражений против использования инфраструктуры порта Сабетта.

Методологической основой экономики ж.-д. транспорта является системный подход

к транспорту как сложной и динамичной отрасли, развивающейся в тесной взаимосвязи с другими отраслями и видами транспорта в соответствии с перспективными целями и потребностями текущего момента. Таким образом, пути развития ж.-д. транспорта и повышения его эффективности определяют не отдельные, изолированные факторы, а комплекс требований экономического, социального и политического характера к спросу на транспортные услуги.

Список используемых источников

Журналы: «Экономика железных дорог», «Железнодорожный транспорт», «Железные дороги мира», «Вестник ВНИИЖТа», «Сборник ЦНИИТЭИ», «Бюллетень транспортной информации», «РЖД — Партнер», «Вопросы экономики», «Мир транспорта».

Интернет-ресурсы: www.rzd.ru, www.roszeldor.ru, mintrans.ru и др.