

А ВОЗ И НЫНЕ БАМ

В 2005 году для разработки заполярных газовых месторождений был запущен амбициозный инвестпроект «Урал промышленный — Урал полярный». Но начавшееся еще в 1930-х годах строительство заполярной магистрали, соединяющей Обь и Енисей, до сих пор не завершено. И поэтому история эта все больше напоминает печально известный советский долгострой — Байкало-Амурскую магистраль. ПАВЕЛ АРАБОВ, «ГУДОК»

ВЕЛИКИЙ ПОЛЯРНЫЙ ПУТЬ Активное освоение северных регионов России началось еще в 1930-х годах. До Великой Отечественной войны были построены Волго-Балтийский канал и город Норильск, а после ее окончания за полярным кругом решили построить и железную дорогу.

Магистраль протяженностью 1,5 тыс. км должна была протянуться вдоль побережья Северного Ледовитого океана от Оби до Енисея. Надежно связав эти регионы с Москвой, новая железная дорога не только обеспечивала бы приток полезных ископаемых Урала и Сибири в промышленные центры, но и утверждала бы постоянное присутствие советской армии в этом стратегически важном регионе. Так, в устье Оби планировалось строительство военно-морской базы для подводных лодок и кораблей. В дальнейшем дорогу собирались тянуть еще дальше на восток — вплоть до Колымы и Берингова пролива.

Решение о строительстве магистрали Совет министров СССР принял в апреле 1947 года, а сдать магистраль в эксплуатацию планировалось в 1955 году. В газетах того времени стройку именовали не иначе как «великой полярной дорогой».

Строительство в основном велось силами заключенных знаменитого Северного управления лагерного железнодорожного строительства (СУЛАГЖДС), что было обычной практикой того времени. Из 30 тыс. человек, строивших дорогу, заключенные составляли около 20 тыс.

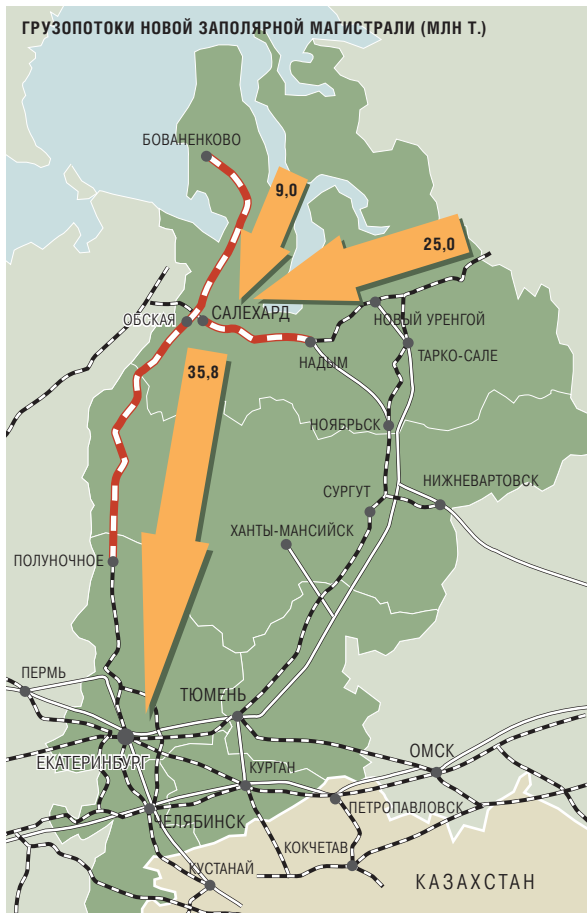
Работы велись с двух сторон навстречу друг другу. На участке от Оби и дальше на восток — «стройка 501», на участке от Енисея на запад — «стройка 503».

Уже с 1950 года в составе воркутинских поездов начали курсировать прицепные вагоны от Москвы до станции Лабитнанги (рядом с Салехардом). А в августе 1952 года открылось движение от Москвы до Надыма.

Строительство полярной магистрали щедро финансировалось до смерти Иосифа Сталина в марте 1953 года, после чего работу свернули. К тому моменту объем выполненных строительно-монтажных работ составил 4,2 млрд руб. в текущих ценах. Всего было уложено 911 км пути на трассе Чум—Салехард—Игарка, что составило 62% от запланированной протяженности всей «великой полярной дороги». Рабочее движение поездов было открыто уже до реки Турухан (левый приток Енисея). Оставался недостроенным лишь участок железнодорожных путей между реками Надым и Таз.

В тех местах до сих пор видны остатки этой грандиозной стройки, прозванные местными жителями «мертвой дорогой»: провисшие над промоинами пути, депо с выбитыми стеклами и покосившимися стенами, ржавеющие паровозы.

Следующий раз к транспортному строительству на севере вернулись лишь в 1970-х годах, когда осваивали Уренгойские газовые месторождения. Тогда при прокладке железной дороги от Надыма до Нового Уренгоя частично использовали и остатки сталинской стройки. Потом в середине 1980-х годов с юга к Новому Уренгою подвели



железную дорогу от Сургута. Примерно с этого же времени до сих пор достраивается железнодорожный участок Обская—Бованенково (протяженность 554 км), ведущий на полуостров Ямал. Заказчиком строительства сегодня является ОАО «Газпром».

РОЖДЕНИЕ УПУП Интерес к развитию промышленности в районе Северного Урала вновь возник в начале 2000-х годов. Сырьевая база промышленных предприятий за последние 20 лет существенно не пополнялась. На волне общего экономического роста с 1999 года уральские промышленные центры стали наращивать объемы производства двузначными цифрами, и спрос на сырье значительно вырос. Сегодня они импортируют 65% потребляемой железной руды, 70% хромовой руды, 80% медного концентрата и 90% угля. Между тем на Северном Урале только подтвержденных запасов угля 16 млн т, железных руд — 12 млн т, хромовых руд — 3 млн т. И еще миллионы тонн смешанных и редкоземельных руд.

Чтобы разрабатывать эти месторождения, построить карьеры и обоганительные фабрики, а потом вывозить полученное сырье, нужно решить всего одну проблему — построить железную дорогу.

АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ПЛАНЫ Институт экономики и организации промышленного производства Сибирского отделения РАН в начале 2000-х годов предложил собственную концепцию освоения Сибири и севера Дальнего Востока. Ее важной частью стало строительство так называемой Северо-Российской железнодорожной магистрали. Дорога должна была пройти по районам Крайнего Севера и связать

Санкт-Петербург с портом Ванино на Дальнем Востоке и далее с Сахалином и Японией. Магистраль должна была пройти от Санкт-Петербурга к Архангельску, далее к бухте Индиги на берегу Баренцева моря и станции Полуночная в Свердловской области. С Байкало-Амурской магистралью дорога стыковалась на станции Хребтовая, что севернее Байкала, дойдя с БАМом до порта Ванино. Дальше предполагалось

прорубить подводный тоннель до Сахалина и потом соединить остров железной дорогой с Японией. Протяженность этой «северной Транссибирской магистрали», по предварительным подсчетам разработчиков, должна была составить около 8,7 тыс. км, общий объем инвестиций в ее сооружение — \$450 млрд (11,25 трлн руб.). Возможно, именно из-за колоссального объема требуе-

мых инвестиций проект Северо-Российской железнодорожной магистрали так и не попал в одобренную правительством в сентябре Стратегию развития железных дорог России до 2030 года.

«Сначала можно освоить месторождение, а потом, когда оно выйдет на уровень промышленной добычи, протянуть к нему железную дорогу», — говорит начальник аналитического отдела ГипротрансТЭИ Евгений Махлин. — Но для освоения нужно перевезти много грузов и людей. Но не факт, что продукт добычи будет перерабатываться на месте. Возможно, его выгоднее окажется возить на обоганительную фабрику». В этом случае объемы перевозок увеличатся в разы.

В 2005 году за проект промышленного освоения Северного Урала взялся полпред президента в Уральском федеральном округе Петр Латышев. «Для решения задач ресурсного обеспечения промышленности Среднего и Южного Урала должна быть создана новая сырьевая база железа, хрома, марганца, меди, фосфоритов, энергетических углей на Северном и Полярном Урале», — заявил он в декабре 2006 года. По его словам, для освоения минеральных ресурсов этого региона необходимо строительство железной дороги Полуночное—Обская и автомагистралей Тюмень—Салехард и Ивдель—Ханты-Мансийск, которые пройдут вдоль восточного склона Уральских гор. Железная дорога даст возможность втрое сократить плечо перевозки на Центральный Урал рудного сырья. Кроме того, она свяжет центры машиностроения и трубной промышленности Урала с но-

выми районами газодобычи на Ямале и позволит направить миллионы тонн газового конденсата на предприятия нефтехимического комплекса Западной Сибири, Западно-Урала и Поволжья.

Проект получил название «Урал промышленный — Урал полярный» (УПУП). Для его реализации в конце 2005 года было создано ОАО «Корпорация „Урал промышленный — Урал полярный“», совладельцами которого являются администрации Тюменской области, Ямало-Ненецкого и Ханты-Мансийского автономных округов (по 32,67% акций) и представительство президента в УрФО (2% акций).

Представленный корпорацией УПУП проект на сомнение финансирования из инвестиционного фонда предусматривает продолжение железной дороги на восток от Салехарда до Надыма (протяженностью 406 км), а также ее соединение со Свердловской железной дорогой участком Полуночное—Обская (еще около 850 км). Прокладка железных дорог даст возможность в десятки раз увеличить заготовку леса на Урале — до 30–40 млн куб. м в год. Помимо этого программа УПУП предусматривает строительство новых электростанций общей мощностью более 2,5 тыс. МВт.

Реализация проекта УПУП потребует 544 млрд руб. Из них 184 млрд руб. составят расходы государства (из местных бюджетов и инвестиционного фонда), а оставшиеся 360 млрд руб. — привлеченные частные инвестиции.

НОВАЯ ДАТА В мае 2007 года проект УПУП получил одобрение экспертного совета по государственно-частному партнерству при Министерстве транспорта России. Для получения финансирования из инвестиционного фонда он должен пройти одобрение уже на уровне правительственной комиссии. Намеченное на сентябрь рассмотрение было перенесено из-за смены состава правительства. Новая дата пока не назначена.

Неопределенность присутствует и в части негосударственного финансирования УПУП. Очевидно, что соглашения с частными инвесторами не будут заключаться до момента получения денег из инвестиционного фонда. Кроме того, предполагается, что инвесторы будут работать в проекте на основании так называемого механизма государственно-частного партнерства. А как этот механизм будет работать, до сих пор неизвестно.

«Я бы назвал незащищенность частных инвестиций в сооружение железных дорог основным слабым местом всего проекта», — считает президент российской Гильдии экспедиторов и директор Института проблем транспорта и логистики ВИНТИ РАН Семен Резер. — Чтобы пошли частные инвестиции, необходимо детально прописать этот процесс в нормативных актах, и в первую очередь механизм закрепления права собственности и возврата инвестиций».

Однако часть средств в проект уже вложена регионами — акционерами корпорации УПУП. Так, в 2007 году корпорация собирается освоить более 1 млрд руб. «на инженерно-строительные изыскания по трассам железнодорожных линий Полуночное—Обская и Салехард—Надым». Сооружение железнодорожных линий Полуночное—Обская и Салехард—Надым корпорация УПУП собирается начать уже в 2009 году.

Заместитель генерального директора ОАО «Корпорация УПУП» Виктор Колесник отказался комментировать эти сообщения. А сотрудник департамента Уральского федерального округа по взаимодействию с территориальными органами Константин Меркулов смог лишь сообщить, что пока проект УПУП находится на стадии проектных изысканий и «до практического воплощения не дошло». В ОАО РЖД также воздержались от комментариев по проекту УПУП.

Семен Резер обращает внимание на большую неопределенность с расчетами грузовой базы, которая берется за основу при проектировании любых железнодорожных линий. «С одной стороны, пока грузов для дороги нет, но с другой — они и не появятся, пока не будет железной дороги», — подчеркивает он. — Поэтому, чтобы не вышло как с БАМом, частные и государственные инвестиции в освоение региона должны быть определены еще до начала строительства». ■

ДО СИХ ПОР ВИДНЫ ОСТАТКИ ЭТОЙ ГРАНДИОЗНОЙ СТРОЙКИ, ПРОЗВАННЫЕ МЕСТНЫМИ ЖИТЕЛЯМИ «МЕРТВОЙ ДОРОГОЙ»: ПРОВИСИЕ НАД ПРОМОИНАМИ ПУТИ, ДЕПО С ВЫБИТЫМИ СТЕКЛАМИ И ПОКОСИВШИМИСЯ СТЕНАМИ, РЖАВЕЮЩИЕ ПАРОВОЗЫ