

Вертикальный сибирский путь



В этом году правительство решило вновь взяться за давно лежащий под сукном проект Северо-Сибирской железнодорожной магистрали. Пока ее маршрут не определен, но судя по высказываниям властей разных уровней, речь идет о масштабном проекте, не просто включающем в себя недостающий участок инфраструктуры Нижневартовск — Белый Яр — Усть-Илимск, но и обеспечивающем выходы к арктическому побережью на севере и к китайскому Синьцзян-Уйгурскому автономному району на юге. В такой конфигурации, по оценкам аналитиков, магистраль, даже по самым скромным подсчетам, обойдется примерно в 25 трлн руб., и не ясно, найдутся ли на это средства в бюджете, притом что именно дефицит средств заставил отложить менее крупные северные проекты, в том числе Северный широтный ход.

— Инфраструктура —

Дорога поперек материка

Правительство вернулось к грандиозному проекту строительства Северо-Сибирской магистрали, которая должна одновременно решить массу задач железнодорожной логистики. По итогам совещания с членами правительства в августе президент поручил правительству совместно с властями Кузбасса, РАН и ОАО «РЖД» к 1 марта 2024 года представить доклад о Севсибе. Пока его маршрут не утвержден, однако, судя по высказываниям первых лиц страны и регионов, уже есть наброски, позволяющие

предположить, что речь идет не только о предполагавшемся ранее строительстве участка Нижневартовск — Белый Яр — Усть-Илимск в целях обслуживания промышленной зоны Нижнего Приангарья и создания альтернативного маршрута для части участков БАМа и Транссиба, но и о более масштабном проекте, соединяющем Сибирь с ее северными портами и Китаем.

Так, в октябре был утвержден план реализации стратегии социально-экономического развития Сибирского федерального округа до 2035 года, где предлагается к 2025 году завершить оценку целесообразности строительства Севсиба и указываются два

Идея строительства Северо-Сибирской магистрали привлекает перспективами избавления от зависимости от Восточного полигона

его отрезка: Нижневартовск — Белый Яр и Таштагол — Урумчи (КНР).

Участок Нижневартовск — Белый Яр — Усть-Илимск протяженностью около 2 тыс. км планировали соорудить с 1950-х годов и неоднократно возвращались к этому проекту. Он, в частности, предусмотрен стратегией развития железнодорожного транспорта РФ до 2023 года, утвержденной в 2008 году, стратегией социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона до 2025 года, утвержденной в 2009 году, и рядом других документов. В транспортной стратегии стоимость этого проекта оценивали в 218 млрд руб. Проектирование планировали начать в 2016 году, но к этому году было принято решение вернуться к проекту после 2020 года.

Что касается участка Таштагол — Урумчи, он предполагает создание нового входа в Китай через узкий 55-километровый западный отрезок российско-китайской границы на Алтае, между Казахстаном и Монголией. Географическим удобством железнодорожникам не позволяло воспользоваться сложный ландшафт. Рассматривалось строительство под Алтаем двух тоннелей, российский и китайский, но до дела так и не дошло. В 2021 году замгендиректора ОАО «РЖД» Алексей Шило пояснил, что, хотя тоннель обойдется очень дорого, при строительстве железной дороги на эстакадах «вполне возможно, что цена строительства будет окупаться теми преимуществами, которые мы получим» (см. «Б» от 7 апреля 2021 года).

Вопрос о северной конечной точке будущего Севсиба также прорабатывается в контексте выхода на

Севморпуть (СМП). Губернатор Кузбасса Сергей Цивилев рассказал, что в качестве конечной точки Севсиба рассматривается порт Сабетта. «На СМП от нас есть дорога до Томска, и дальше есть кусок дороги до Нижневартовска», — цитирует его «Интерфакс». — А дальше есть разрыв, и есть два порта на СМП: один порт Ямбург, другой Сабетта». Ямбург находится ближе, пояснил он, и строительство потребует меньше усилий, но этот порт обладает небольшими глубинами, тогда как в Сабетте, которая чуть дальше, «глубина уже портовая — 20 м, позволяет брать большие суда».

Северное сопротивление

Идея строительства магистрали через Сибирь поперек материка сближает перспективами избавления от зависимости от Восточного полигона, который, несмотря на непростое расширение, так и не может вместить грузы всех желающих. Такой маршрут будет проходить через основные грузообразующие регионы железных дорог, в том числе через Кузбасс, и при наличии западного входа в Китай позволит обеспечить пропуск большого объема грузов к восточному соседу. А если рентабельность этого направления покажется недостаточной, то всегда будет альтернатива в виде морской транспортировки через арктические порты.

Однако до сих пор эта идея так и не была реализована, хотя многократно рассматривалась в разных вариантах. В частности, многие годы обсуждается выход на Сабетту. С 2011 года работает линия Обская — Бованенково — Карская, построенная «Газпромом» и находящаяся у него на балансе. От Бованенково планировали построить 170-километровое ответвление на Сабетту,

или так называемый Северный широтный ход-2 (СШХ-2). Еще в 2015 году концессию на его строительство заключили правительство ЯНАО и группа ВИС, но уже в 2019 году ее расторгли. В 2021 году «Росатом» оценивал добавочный грузопоток на СМП по СШХ-2 в 9 млн т, прежде всего углеводородов.

При этом ранее предполагалось, что строительство дороги до Сабетты будет реализовано после первого Северного широтного хода (СШХ): линии Коноша — Обская — Салехард — Надым — Хорей — Пангоды — Коротчаево. В частности, об этом год назад говорил помощник президента Игорь Левитин: «Когда у нас будет работать Северный широтный ход в контейнерном варианте, нам надо будет связать Транссиб с Сабеттой и дальше выйти на СШХ». Но и СШХ пока так и не воплощен в реальность. В актуальном варианте проект предполагает реализацию значительной его части за счет средств ОАО «РЖД», а именно проведение реконструкции участков Северной (Коноша — Обская) и Свердловской (Пангоды — Коротчаево) железных дорог и строительство ранее входившего в периметр концессии участка Обская — Салехард с капитальным мостом через Обь. За счет инвестпрограммы «Газпрома» должен быть построен участок Хорей — Пангоды, а за счет сильно ужавшейся концессии — участок Салехард — Надым — Хорей. В этом году было принято решение в очередной раз сдвинуть реализацию СШХ — на 2027–2031 годы (см. «Б» от 19 июня). По финансовой модели при этих сроках капзатраты по проекту составят 730,4 млрд руб., а с учетом операционных и финансовых затрат стоимость достигнет 916,4 млрд руб. Из них 182,5 млрд руб. будет стоить мост через Обь. Пока этих денег ни

в бюджете, ни в инвестпрограмме ОАО «РЖД» не нашлось.

В 2020 году обсуждалось создание «Сибирского меридиана», связывающего порты Тихого и Индийского океанов и точки на Севморпути и включающего в себя, в частности, оба СШХ и Севсиб. Тогда проект оценивался почти в 5 трлн руб. (см. «Б» от 14 апреля 2020 года). В него входил и участок Кызыл — Курагино протяженностью 410 км и стоимостью более 190 млрд руб., в октябре в очередной раз закреплённый в стратегии развития СФО, но в формулировке «оценка целесообразности», которая должна быть завершена в 2026 году. Концессионное соглашение по участку Кызыл — Курагино, заключенное в 2018 году с ТЭПК «Кызыл — Курагино» Руслана Байсарова, в 2021 году было приостановлено на пять лет (см. «Б» от 1 апреля 2021 года).

По мнению президента Национального исследовательского центра перевозок и инфраструктуры Павла Иванкина, проект вертикального хода очень востребован, так как позволит сократить нагрузку на Дальний Восток, и грузовая база для него всегда будет. Он оценивает стоимость такой дороги в 22–24 трлн руб. без учета сложной геологии: прокладка тоннелей и строительство других искусственных сооружений может поднять его стоимость до 50 трлн руб. При этом, говорит он, при наличии политической воли его реализацию вполне реально начать до 2030 года и к 2040 году уже запустить Севсиб. Если маршрут будет развиваться в сторону Сабетты, отмечает он, это позволит в дальнейшем приступить к расширению дорог вдоль побережья в маршрутах дорог 501/503 и дальше двигаться вплоть до Певека.

Наталья Скорлыгина



Стоимость строительства новой магистрали может составить минимум 22–24 трлн руб.

Уважаемые сибиряки, партнеры и грузья!

От имени коллектива Западно-Сибирского региона Газпромбанка и от себя лично поздравляю Вас с наступающим 2024 годом!

В уходящем году все мы проявили свои лучшие качества — умение противостоять сложностям, способность поддерживать друг друга, стремление двигаться вперед. Многое было сделано на благо развития нашего Сибирского региона, но стоящие перед нами задачи еще более масштабны.

Уверен, что будущий год станет для всех нас временем новых свершений — претворения в жизнь самых сокровенных надежд и амбициозных планов.



Исполнительный вице-президент — управляющий по Западно-Сибирскому региону Газпромбанка Павел Щербakov