

# Томская область: ликвидация разрыва в транспортной системе России



**Л. М. Резников,**  
заместитель губернатора  
Томской области  
по промышленности и ТЭК

В транспортном каркасе страны имеется существенная брешь на территории Уральского и Сибирского федеральных округов. Основные федеральные автомобильные трассы и железные дороги проходят по южной части обширных окружающих районов, оставляя в стороне северные области, богатые природными ресурсами. На фоне снижения объема перевозок речным транспортом происходит деградация ранее освоенных северных территорий. Развернуть экономику региона от неизбежного упадка к развитию помогла бы ликвидация разрыва Северной широтной дороги на территории Томской области.

Достижение геоэкономических, геостратегических устремлений и приоритетов Российской Федерации в ближайшее десятилетие во многом определяется темпами формирования Северного пояса развития. В Сибирском федеральном округе (СФО) в этот пояс входят Северо-Томская, Нижнеангарская, Северо-Иркутская, Северо-Бурятская и Северо-Забайкальская территориально-производственные зоны федерального значения.

Темпы и сроки хозяйственного освоения новых ресурсов Северного пояса развития имеют определяющее значение для реализации целей Стратегии социально-экономического развития Сибири до 2020 г. и в конечном счете – для обеспечения национальной безопасности Российской Федерации на юго-восточных рубежах.

Освоение ресурсов Северного пояса развития создает основу для усиления следующих инновационных сегментов экономики России:

- электротехнической и электронной промышленности (ресурсная база: полиметаллические месторождения Озерное, Удоканское, Чинейское, Унукурское, Право-Ингамкитское, Сакинское, Клюквенное, Буралинское, Красное и др.);
- автомобильной, аэрокосмической и химической отраслей (ресурсная база: месторождения Чинейское (ванадий-содержащие титаномагнетитовые руды), Горевское (полиметаллические руды), Ермаковское (бериллиевые руды));
- атомной промышленности (ресурсная база: Хиагдинское месторождение).

При этом основу индустриального развития Северо-Томской зоны



Рис. 1. Каркас транспортной сети России



Рис. 2. Объекты Северного транспортного коридора

должны составить нефтедобывающий и лесопромышленный комплексы. Ресурсы ее формируются запасами Западно-Сибирской нефтегазоносной провинции, в первую очередь – неосвоенной территории правобережья реки Оби и Бакчарского месторождения, являющегося самым крупным в России и мире железорудным бассейном, а также значительными запасами деловой древесины северных районов Томской области.

Основой для формирования северного пояса развития Сибири, безусловно, должна стать транспортная инфраструктура (рис. 1). Однако на территории Уральского и Сибирского федеральных округов есть инфраструктурный разрыв. Томская область – весьма изолированный в части транспортного сообщения субъект РФ. При богатом природном потенциале – обширной сети рек Обского бассейна – созданию сети автомобильных и железных дорог препятствуют сложные геологические и гидрологические условия. Как следствие, именно на территории Томской области фактически отсутствует участок Северного широтного транспортного коридора. На протяжении последних 40 лет он присутствует во всех стратегических планах России, но, к сожалению, дальше планов ничего не продвигается.

Развитие Северного транспортного коридора позволит опережающими темпами приступить к развитию регионов и освоению природных ископаемых для различных отраслей промышленности:

- добычи и переработки нефти и газа;
- черной и цветной металлургии;
- электроэнергетики;
- лесопромышленного комплекса;
- химической промышленности.

### Нужны не только дороги

Северный транспортный коридор включает ряд дорожных объектов и предусматривает несколько видов сообщений: автомобильным, железнодорожным и водным речным транспортом (рис. 2).

Первый объект: Северная широтная автомобильная дорога Пермь – Ивдель – Ханты-Мансийск – Томск. Необходимость ее строительства обозначена в различных документах федерального и межрегионального уровня и имеет большое значение для внутрирегиональных связей. Протяженность автодороги – 2634 км, из них фактически отсутствуют 245 км, а с учетом необходимой реконструкции разрыв составляет 495 км по территории Томской области. Пропускная способность магистрали – от 3000 до 10000 автомобилей в сутки.

Второй объект: Обь-Енисейская широтная дорога Могильный Мыс – Колпашево – Белый Яр – Лесосибирск, призванная обеспечить связь западных районов Красноярского края с Западной Сибирью через Северную широтную дорогу. Протяженность 416 км, пропускная способность 3000–6000 автомобилей в сутки.

Третий объект: Северо-Сибирская железнодорожная магистраль Ханты-Мансийск – Колпашево – Белый Яр – Ле-

сосибирск – Усть-Илимск, строительство которой является ключевым проектом Северного пояса. Протяженность – 2002 км, из них 860 км – в пределах Томской области.

Как отмечают эксперты, этот проект не только создаст инфраструктурные предпосылки освоения богатых природных ресурсов северных территорий европейской и азиатской частей России, что позволит повысить транспортную и сырьевую безопасность страны, но и обеспечит высвобождение Транссиба для экспортных перевозок от порта Ванино до Индиги. А ввод самых коротких участков от Усть-Илимска до Белого Яра позволиткратно увеличить деловую активность в регионах.

Наконец, четвертая составляющая Северного транспортного коридора – обеспечение судоходства в Обь-Иртышском бассейне, протяженность речных артерий в котором составляет 14127 км.

Сибирь и Томская область, в частности, богаты реками, их широкая сеть позволяет организовывать транспортное сообщение на протяжении 4–6 месяцев в году там, где сообщение иными видами транспорта отсутствует. К сожалению, в последние десятилетия речные перевозки находятся не на подъеме. И причин тому, минимум, две: отсутствие достаточного объема путевых работ и развал судостроения для речного флота.

В границах Томской области находится 5195 км (70 %) внутренних водных путей Обского бассейна. Из них на

построить автомобильную дорогу круглогодичного действия. Также уже существует железнодорожная линия Тайга – Томск – Асино – Белый Яр.

Одним из важных направлений для СФО является развитие регионального авиационного комплекса. Для администрации Томской области одна из приоритетных задач – это расширение маршрутной региональной сети авиaperезовозок из Томска, которая позволит увеличить транспортную доступность населения.

Сегодня Томск становится и конечным, и транзитным авиаузлом, с которым связана большая часть крупных городов Сибири: Новосибирск, Сургут, Красноярск, Барнаул, Кемерово, Новокузнецк, Абакан, Иркутск, Улан-Удэ. Обновляющийся парк воздушных судов авиакомпании «Томск Авиа» позволит включить в расписание дополнительные рейсы в сибирские города. По подсчетам специалистов, уже в 2014 г. региональные авиaperезовозки из Томска могут увеличиться вдвое. С учетом эффективной работы Томского международного аэропорта пассажиропоток в регионе по итогам 2013 г. достигнет 550 тыс. пассажиров, что на 15–20 % превысит прошлогодний уровень.

**Вырастут объемы перевозок и зарплаты**

Ожидаемый эффект от создания Северного транспортного коридора рассчитан до 2025 г. За основу взяты несколько экономических показателей.

Перевозка грузов должна вырасти с 54,2 млн т в 2012 г. до 180 млн т в 2025 г.; перевозка пассажиров – со 191 млн до 277 млн человек; объем налоговых поступлений – с 3,3 млрд руб. до 41,6 млрд.

Плотность сети железных дорог увеличится с 11 до 63 км на каждые 10 тыс. кв. км.

Инвестиции в основной капитал возрастут почти в десять раз: с 3,3 млрд руб. в 2012 г. до 32 млрд – в 2025 г.

Средняя заработная плата, как предполагается, вырастет к 2025 г. до 108 тыс. руб. с прошлогодних 17,3 тыс. руб.

В целом повышение транспортного потенциала Сибири, развитие Северного транспортного коридора (рис. 4) послужат улучшению инвестиционного климата в регионе и, как следствие, росту многих социально-экономических показателей.



Рис. 3. Меридиональные связи

протяжении 2324 км Росморречфлотом предусматривается поддержание гарантированных габаритов судовых ходов. Но финансирование путевых работ, прежде всего, дноуглубительных, осуществляется в пределах 60 % от нормативной потребности, это ведет к их ежегодному сокращению. Так, до 1992 г. для поддержания гарантированных глубин извлекалось не менее 22,8 млн м<sup>3</sup> грунта, а в 2012 г. на транзитных судовых ходах Томской области было извлечено всего 3,1 млн кубометров. Результат – значительные потери провозной способности флота (до 100 тыс. т в навигацию) и, как следствие, сокращение налоговых отчислений в федеральный бюджет, повышение нагрузки на автомобильные дороги.

Второе направление усилий для реанимации речных перевозок – строительство новых судов, новых двигателей к ним. Модернизация флота позволит повысить эффективность использования внутреннего водного транспорта и поднимет его экономическую привлекательность. Переход

на двигатели с альтернативным видом топлива (например, компримированный природный газ) снизит себестоимость перевозок относительно затратных на данный момент дизельных двигателей.

**О меридиональных связях**

По мнению экспертов, развитие Северного транспортного коридора практически не потребует создания дополнительных меридиональных связей (рис. 3) на территории Томской области для связки с Южным транспортным коридором.

Де-факто уже существуют транспортные связи по автомобильной дороге в направлении Стрежевой – Игол – Орловка; Новосибирск – Кольвань – Кожевниково – Томск – Мариинск; М-53 подъезд к г. Томску; Белый Яр – Асино – Томск – Межениновка – Тайга. На последнем направлении ведется ликвидация разрыва в 24 км между Томском и станцией Тайга, а по направлению Игол – Орловка вместо зимника планируется за счет частных инвестиций



Рис. 4. Промышленный потенциал развития Северного транспортного коридора