

«Второму» Транссибу пора прирастать Общество

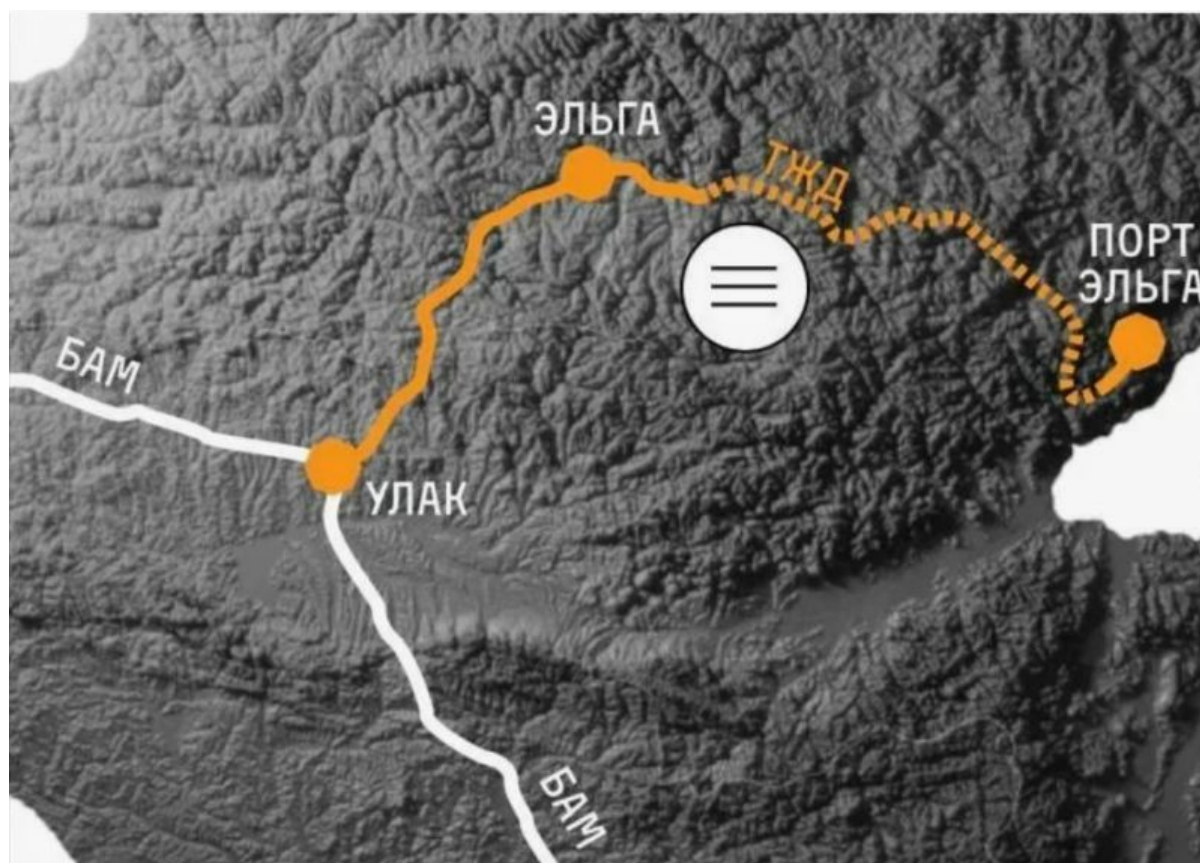
Дмитрий Нефёдов

01 декабря, 01:00



Тихоокеанская железная дорога готова к запуску

К середине ноября [завершен](#) крупнейший инфраструктурный проект в сибирско-дальневосточном регионе: это железнодорожная [магистраль](#) в 531 км между Саха-Якутией и Охотским побережьем Хабаровского края по линии Эльга – мыс Манорский, где завершается сооружение порта Эльга. Уже состоялась тестовая перевозка грузов по этой артерии: 14 ноября [принят](#) первый балкер под погрузку угля.



Подчеркнём, что столь протяженная магистраль создана всего лишь за 4 года, притом в сложных природно-климатических условиях, причём с использованием почти исключительно российского оборудования. Совокупные (сугубо частные) инвестиции в проект по первичной смете составили почти 146 млрд. рублей, но по факту они превысили 160 млрд. руб. Саму железнодорожную артерию и порт Эльга введут в постоянную эксплуатацию уже в 1-м квартале 2025 года.

Данная артерия обеспечивает дополнительный, притом кратчайший транспортный выход Восточно-Сибирского региона к Охотскому бассейну. Дополнительная значимость новой магистрали состоит в том, что порт в этом бассейне впервые будет состыкован с железной дорогой, соединённой с Транссибом и Байкало-Амурской магистралью.

В совокупности это повышает конкурентоспособность сибирско-дальневосточной транспортной системы в грузовом транзите между Азией и Европой в более широком контексте разворота России на Восток. Крупные инфраструктурные проекты также способствуют комплексному освоению минерально-сырьевой базы обширного ареала на юге Республики Саха –

Якутии и Охотского региона Хабаровского края. Речь идёт о крупных высококачественных запасах не только угля, но и руд цветных (олово, молибден, свинцово-цинковые зоны), редкоземельных металлов, графита, слюды. Симптоматично, что в ходе недавнего XVIII Международного форума «Транспорт России» премьер-министр России Михаил Мишустин подчеркнул важность опорной сети из 15 гаваней, включая Эльгу, Ванино, Восточный.

Во внешнеэкономическом контексте новый маршрут ориентирован на экспорт каменного угля из южных районов Якутии в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. К 2026 году нашим партнёрам через порт Эльга [будет](#) отправляться до 30 млн. тонн угля в год, а к 2027 г. – до 50 млн тонн угля. К началу 2030-х годов внешнеэкономическую «специализацию» рассматриваемого коридора планируется расширить за счёт грузового транзита между странами АТР и Европой.

Как [отмечает](#) портал Vostok. Today (14 ноября с. г.), «одно из неоспоримых преимуществу новой магистрали заключается в том, что она снимет часть нагрузки с Восточного полигона – БАМа и Транссиба». Это весьма актуально ввиду [растущей](#) перегруженности ряда участков БАМа и особенно Транссиба, как и некоторых примыкающих к ним портов и трансграничных транспортных переходов на российско-китайской границе.

Востребованность «второго» Транссиба обусловлена и тем, что военно-политическая [ситуация](#) на традиционных международных маршрутах повышает спрос на альтернативные, особенно кратчайшие коммуникации. Основой же их ареал – Сибирско-Дальневосточный регион России и связанные с ним коридоры, связывающие Российскую Федерацию с Китайской Народной Республикой (включая транзит через Казахстан и Монголию).

Надо заметить, наибольший зарубежный спрос на транзит с Европой по этим магистралям проявляют большинство стран Юго-Восточной Азии, что не в последнюю очередь обусловлено планами по формированию в ближайшие годы зоны свободной торговли (ЗСТ) ЕАЭС-РФ с растущими «индустриальными полюсами» этого региона – Индонезией и Таиландом (с Вьетнамом, с которым уже почти 10 лет действует ЗСТ). Однако деструктивная позиция деструктивных сил на Западе, развязавших кровопролитный вооружённый конфликт на Украине, препятствует транспортной связности Евразии и свободному перемещению грузов. В настоящее время действующие портовые мощности Приморского края и почти все связанные с ними железные дороги и погранпереходы ныне

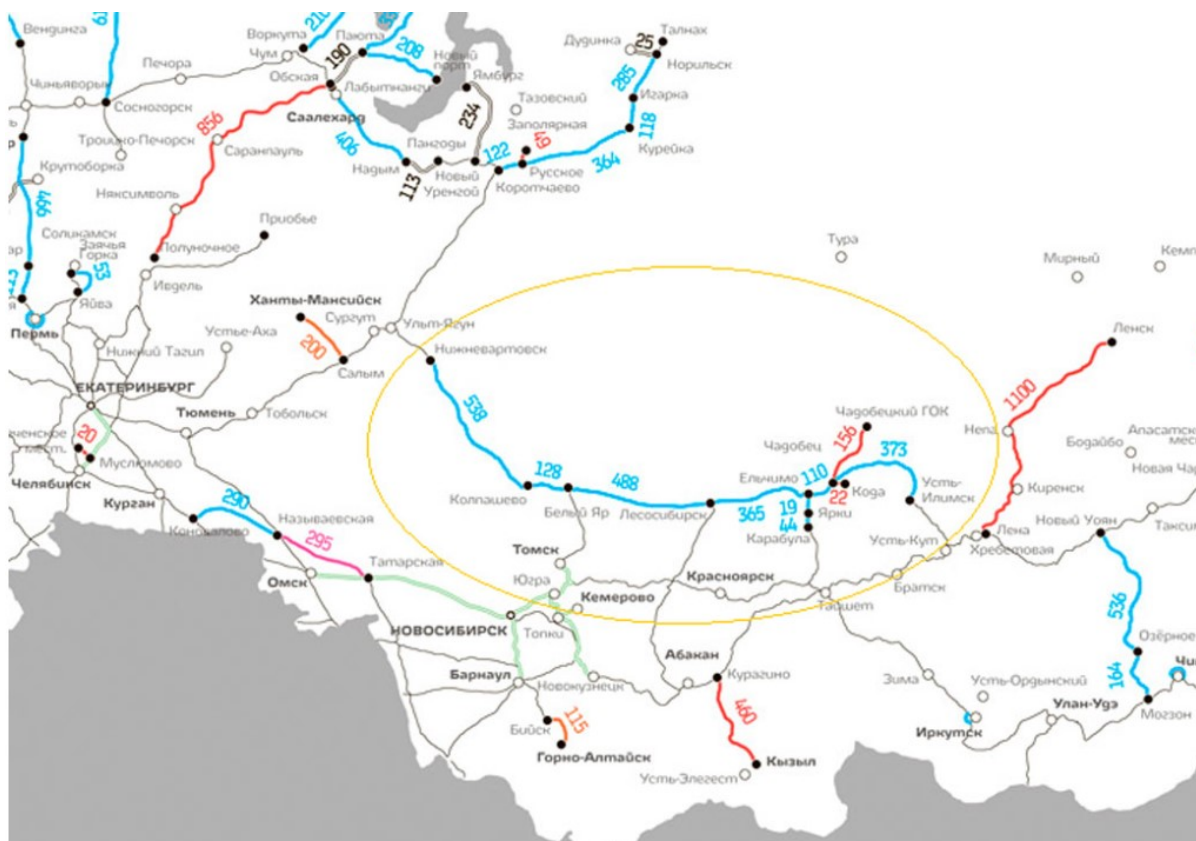
работают почти со 100-процентной загрузкой, что [обусловлено](#) всё тем же «разворотом на Восток».

Соответственно, развитие портово-железнодорожных мощностей в Хабаровском крае – Охотском бассейне становится стратегической задачей инфраструктурного обеспечения укрепляющихся связей с бурно развивающимся Азиатско-Тихоокеанским регионом. Соответственно, «для ДФО этот проект имеет стратегически важное значение, в том числе как ключевой элемент развития региональных логистических мощностей в рамках политики разворота России на Восток. Будем оказывать строительству также порта на мысе Манорский максимальное содействие, сопровождать проект на всех этапах его реализации», [отмечает](#) гендиректор «Корпорации развития Дальнего Востока» Николай Запрягаев.

Тем временем управляющая компания «Эльга», реализующая проект угольного терминала «Порт Эльга» на мысе Манорский, [заключила](#) в феврале с. г. контракт с китайской верфью на строительство трёх буксиров современного ледового класса Arc4. Контракт к концу текущего года выполнен более чем наполовину: построены и переданы 2 буксира, предназначенных для выполнения швартовых операций в акватории угольного терминала в ледовый (зимне-весенний) период.

В более широком контексте «второй» Транссиб – это система новых евразийских магистралей, дополняющих Транссиб и БАМ, призванный равномерно распределять грузопотоки, включая внешнеторговые и транзитные, в обширном Сибирско-Дальневосточном транспортном ареале.

Кроме того, транспортной стратегией РФ до 2035 г. включительно предусмотрен (с 2014 г.) проект Северо-Сибирской железнодорожной магистрали (ССЖМ) протяжённостью почти в 1,9 тыс. км [по линии Нижневартовск – Усть-Илимск](#), параллельной западно- и восточносибирскому секторам Транссиба и стыкующейся с Транссибом / БАМом. В конце 2023 г. Президент России Владимир Путин [поручил](#) правительству уточнить параметры этого проекта, впервые разработанного еще в первой половине 1950-х годов.



Источник: Гудок

По [мнению](#) Сергея Ольховикова, эксперта Сибирского государственного университета путей сообщения из Новосибирска, в этой артерии заинтересованы «и перерабатывающие комплексы европейской части страны. Они получают благодаря новой магистрали дополнительный выход к устойчивой ресурсной базе Азиатской части России», используя эту базу «в том числе, как защиту против колебания цен соответствующих ресурсов на мировом рынке». С учётом благоприятного воздействия ССЖМ «на внешнеэкономические связи Сибири и Дальнего Востока, и при наличии конкретных производственных проектов в этих регионах создание данной магистрали – среди главных приоритетов комплексного развития транспортной системы Сибири и в целом – России». Схожего мнения [придерживается](#) основатель российско-китайской транспортной компании Rus Trans China Александр Стрельников отмечая, что с учётом геополитической ситуации и необходимости диверсификации транспортных путей железнодорожный проект СевСиб остаётся исключительно актуальным: «Строительство новой железной дороги позволит России сократить транзитную зависимость от Казахстана (южный и центральный сектора Транссиба пересекают северный Казахстан. – Прим. ред.). Кроме

того, это поспособствует развитию регионов и улучшению логистики внутри страны. Экономически новая железная дорога может существенно сократить время и затраты на перевозку грузов между Сибирью и Уралом. Политически проект демонстрирует стремление России укрепить свою инфраструктуру и снизить зависимость от соседей, что в условиях растущей конкуренции в Центральной Азии становится особенно значимым».

Таким образом, формируемый «второй» Транссиб – важнейшая составная часть бессрочной и всё активнее реализуемой внутри- и внешнеэкономической стратегии России в условиях формирующегося многополярного мира.

[Версия для печати](#)

Источник

<https://fondsk.ru/news/2024/11/30/vtoromu-transsibu-pora-prirastat-sev...>

Дмитрий Нефёдов 01 декабря, 01:00