
УДК 338.47+656.073(571.56+571.65)
ББК 65.9(2)37(2Рос-17)

Регион: экономика и социология, 2012, № 2 (74), с. 144–160

ФОРМИРОВАНИЕ ПЕРСПЕКТИВНЫХ ГРУЗОПОТОКОВ НА ТРАНСПОРТЕ СЕВЕРО-ВОСТОКА РОССИИ

А.А. Кугаевский

Якутское отделение СОПС

Аннотация

Исследуются предпосылки роста транспортной деятельности по обеспечению завоза материальных ресурсов и товаров в районы Северо-Востока России, связанные с перспективами развития производительных сил региона. Показано, что завершение строительства АЯМ, проекты сооружения железной дороги до г. Магадана, меры по развитию опорной сети автодорог круглогодичного действия радикально меняют товародвижение в северо-восточные районы. Оценивается экономическая целесообразность внутрирегионального перераспределения грузопотока, определена конфигурация сети транспортно-логистических центров и очерчены зоны их влияния. Показана эффективность перераспределения основных потоков ввоза и вывоза материальных ресурсов и произведенной продукции с речного транспорта на железнодорожный (БАМ, АЯМ, взаимодействие с Транссибом). Рост грузопотоков северо-восточного вектора потребует реконструкции этих стратегических магистралей.

Ключевые слова: Северо-Восток России, грузопотоки, оценки, ввоз, вывоз, грузообразующие объекты, транспортно-логистические центры, БАМ, АЯМ, Транссиб

Abstract

The paper analyzes what development perspectives for productive forces of the North-East regions would make the deliveries of material resources and

goods to these regions higher. The completion of the Amur-Yakutsk Mainline, as well as the projects on construction of a railway towards Magadan and development of a year-round highway network would completely transform a product distribution network connecting with the North-East regions. We present our assessment of feasibility of redistribution of the intra-regional cargo traffic, a pattern of the transport-logistic centers network and zones of their impact. We prove that import-export of material resources and goods can become more efficient should the cargo traffic if redistributed from the river transport to the Baikal-Amur Mainline, railway transport of Yakutia and Trans-Siberian Railway. The growing cargo traffic from the North-East regions will require the reconstruction of these strategic mainlines.

Keywords: the North-East of Russia, cargo traffic, assessment, import, export, cargo-generating units, transport-logistic centers, Baikal-Amur Mainline, Amur-Yakutsk Mainline, Trans-Siberian Railway

Научные обоснования проектов перспективного развития производительных сил Северо-Востока России на ближайшие годы и более отдаленную перспективу позволяют исследовать наиболее вероятные сценарии формирования нового облика транспортной сети региона и создания долгосрочного плана ее опережающего развития. Сегодня мы стараемся детально представить себе, как будет развиваться магистральная транспортная сеть региона в периоды до 2020 и 2030 гг., при этом главные ожидания связаны с вводом в постоянную эксплуатацию Амуро-Якутской железнодорожной магистрали, со строительством мостового авто- и железнодорожного перехода до г. Якутска, а также с формированием опорной сети автомобильных дорог круглогодического действия. При реализации основных транспортных проектов кардинально реформируется вся транспортно-снабженческая логистика северного завоза на территории Республики Саха (Якутия) и сопредельных районов Магаданской и Иркутской областей, Чукотского автономного округа, в том числе изменятся технология доставки материальных ресурсов и размещение баз снабжения.

Создание новых промышленных предприятий создает предпосылки для формирования крупных грузопотоков по ввозу и вывозу потребляемой и производимой продукции. В данной статье приводятся результаты исследования предпосылок роста грузопотоков в районах

Северо-Востока России. Потенциал роста потоков грузопредъявления из районов и в районы Иркутской и Магаданской областей, а также Чукотского АО рассмотрен лишь в той части, которая связана с нагрузкой на транспортную сеть Якутии.

Оценка объемов перспективных межрегиональных транспортно-экономических связей ввоза и вывоза в рассматриваемом регионе произведена на основании инновационных вариантов перспективного социально-экономического развития северных районов Иркутской области, Якутии, Магаданской области и Чукотского АО. Инновационные варианты предполагают максимальный уровень развития производительных сил и определяют максимально возможный уровень грузопотоков, которые, соответственно, влияют на проектируемый уровень производственных мощностей объектов транспортно-логистического кластера [1]. В разработке использованы предложения администраций названных субъектов Федерации по грузопотокам, которые могут следовать транзитом через территорию Якутии, а также предварительные данные по перспективным грузопотокам, представленные недропользователями, действующими на территории рассматриваемого региона.

ГРУЗОПОТОКИ ВВОЗА

Планы социального и экономического развития Республики Саха (Якутия) [2] и сопредельных районов Северо-Востока России [3–5] связаны с намерениями относительно реализации крупных промышленных проектов. В Южной Якутии это мегапроекты по освоению угольных, железорудных, апатитовых и урановых месторождений, а также проекты по гидроэнергетическому строительству (каскады новых электростанций), в Западной Якутии – проекты по освоению разведанных запасов нефти и природного газа [6]. Месторождения рудного золота, полиметаллов и других полезных ископаемых Восточной Якутии становятся объектами крупномасштабного проекта промышленного освоения Яно-Колымского региона, охватывающего обширную часть территорий Якутии и Магаданской области. В арктической зоне Якутии предпринимаются также меры по восстановлению горно-добывающих производств на месторождениях олова и сурь-

мы, идет освоение месторождений цветных металлов и золота. (Большинство проектов, включаемых в планы перспективного развития регионов Северо-Востока, научно обоснованы в исследованиях 1970–1980-х годов – см., например, [7–9].)

Оценки объемов ввоза грузов в регионы Якутии на период до 2025 г. представлены в табл. 1–7. Данные сгруппированы в разрезе принятой структуры транспортно-экономических подрайонов. В годовом разрезе учитываются очередность ввода объектов и увеличение их мощности.

Таблица 1

Грузообразующие объекты Центральной Якутии и Вилюйской группы районов

Год и основные вводимые объекты	Объем завоза, тыс. т		
	Всего	Нефте-продукты	Сухо-грузы
2012	1115	371	744
Ж. д. Беркакит – Томмот – Якутск, подстанции Сунтар, Нюрба, Верхневиллоиск, Табага, Майя, Развилка и др.	41	–	41
2015	1474	564	910
Ж. д. Беркакит – Томмот – Якутск, металлург. мини-завод, кирп. завод в Якутске, цех сухих строит. смесей в Якутске, подстанции Вилюйской группы р-нов	116	–	116
2020	1524	330	1194
Ж. д. Беркакит – Томмот – Якутск, ж. д. до Магадана, автодороги (строительство и реконструкция), металлург. мини-завод, кирп. завод в Якутске, цех сухих строит. смесей в Якутске, подстанции Вилюйской группы р-нов	176,8	–	176,8
2025	1461	349	1112
Ж. д. Беркакит – Томмот – Якутск, металлург. мини-завод, кирп. завод в Якутске, цех сухих строит. смесей в Якутске	150	–	150

Таблица 2

Грузообразующие объекты Восточной группы районов

Год и основные вводимые объекты	Объем завоза, тыс. т		
	Всего	Нефте-продукты	Сухо-грузы
2012	290	168	122
Нежданинское месторождение, свинцово-цинк. месторождение «Сардана», автодорога «Колыма», ав- томост через р. Хандыга	104	30	74
2015	581	410	171
Нежданинское месторождение, свинцово-цинк. мес- торождение «Сардана», автодорога «Колыма», ав- томост через р. Хандыга	195	90	105
2020	624	518	106
Нежданинское месторождение, свинцово-цинк. мес- торождение «Сардана», автодорога «Колыма»	183	105	78
2025	634	422	212
Ж. д. до Магадана, автодороги (строительство и рекон- струкция), Нежданинское месторождение, свинцо- во-цинк. месторождение «Сардана», автодорога «Колыма»	284	100	184

Центральная Якутия и Вилюйская группа районов объединяют-ся сетью речных и автомобильных путей сообщения. В перспективе Вилюйская группа районов будет тяготеть к Якутскому транспортному узлу. На рассматриваемом отрезке перспективы в данном подрайоне не предполагается ввод крупных промышленных предприятий. Основные потоки по завозу грузов связаны с сооружением объектов инфраструктуры (см. табл. 1). В динамике объемов ввоза нефтепродуктов прогнозируется спад к 2025 г. После ввода в эксплуатацию на территории Якутии предприятий по производству моторного топлива произойдет замещение ввоза продукцией собственного производства.

В Восточной группе районов (Томпонский, Усть-Майский, Оймяконский) рост потребности в завозе грузов будет стимулироваться

Таблица 3

Грузообразующие объекты Арктической группы районов

Год и основные вводимые объекты	Объем завоза, тыс. т		
	Всего	Нефте-продукты	Сухо-грузы
2012	395	269	126
Месторождение «Сентачан», оловодобывающая промышленность, месторождение «Прогноз»	120	40	80
2015	644	521	124
Месторождение «Сентачан», оловодобывающая промышленность, месторождения «Прогноз», «Кючус»	138	62	76
2020	692	556	136
Месторождение «Сентачан», оловодобывающая промышленность, месторождения «Прогноз», «Кючус»	148	60	88
2025	733	618	115
Оловодобывающая промышленность, месторождения «Прогноз», «Кючус»	126	62	64

восстановлением добычи золота на месторождении «Нежданинское» в Томпонском районе, освоением нового месторождения «Сардана» в Усть-Майском районе (см. табл. 2). В этот же период планируются работы по освоению месторождения «Верхнее Менкече» в Томпонском районе (сегодня ведутся работы по определению лицензиата на право недропользования и по утверждению программы освоения). Часть прироста грузопотока в данном транспортно-экономическом подрайоне связана с реализуемой программой строительства и реконструкции автомобильных дорог, а также с началом работ по сооружению железнодорожной линии от ст. Нижний Бестях до Магадана, предусмотренной Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 г. [10]. Колебания потока завозимых материальных ресурсов в разные годы связаны с графиком строительных работ, с увеличением и спадом потребности в строительных материалах, черных металлах и оборудовании.

Грузообразующие объекты зоны Алдан – Нерюнгри

Год и основные вводимые объекты	Объем завоза, тыс. т		
	Всего	Нефте-продукты	Сухо-грузы
2012	512	120	392
Нерюнгринская ГРЭС, Нижнеякокитское золоторудное, Куранахское рудное поля	315	100	215
2015	1 829	340	1 489
ЮЯГЭК, Нерюнгринская ГРЭС, Нижнеякокитское золоторудное, Куранахское рудное поля, ГОК «Эльконский», Селигдарский ГХК, шахта «Инаглинская», Алданский завод СМТ	1 635	320	1 315
2020	1 555	210	1 345
ЮЯГЭК, Нерюнгринская ГРЭС, Канкунская ГЭС, Нижнеякокитское золоторудное, Куранахское рудное поля, ГОК «Эльконский», Селигдарский ГХК, ГОК «Таежный», ГОК «Десовский», металлург. комплекс, шахта «Инаглинская», Алданский завод СМТ	1 370	205	1 165
2025	1 165	46	1 119
ЮЯГЭК, Канкунская ГЭС, Нижнеякокитское золоторудное, Куранахское рудное поля, ГОК «Эльконский», Селигдарский ГХК, ГОК «Таежный», ГОК «Десовский», металлург. комплекс, шахта «Инаглинская», Алданский завод СМТ	976	42	935

Арктическая группа районов (Абыйский, Анабарский, Аллаиховский, Булунский, Верхоянский, Верхнеколымский, Жиганский, Момский, Нижнеколымский, Оленекский, Среднеколымский, Усть-Янский, Кобяйский, Эвено-Бытантайский) в настоящее время составляет относительно небольшую долю в потреблении завозимых грузов. Согласно Схеме комплексного развития производительных сил, транспорта и энергетики Республики Саха (Якутия) на период до 2020 г. [2] в Усть-Янском районе проектируются восстановление добычи олова и промышленное освоение золотоносного месторождения

Таблица 5

Грузообразующие объекты Эльгинской зоны

Год и основные вводимые объекты	Объемы завоза, тыс. т		
	Всего	Нефте-продукты	Сухо-грузы
2012	389	35	354
Эльгинское месторождение (строительство)	389	35	354
2015	550	90	460
Эльгинское месторождение (эксплуатация), место-рождение «Скалистое» (мрамор), рудное золото (Алдано-Чайдахский р-н), хризолиты (р-н оз. Большое Токо)	550	90	460
2020	546	55	491
Эльгинское месторождение (наращивание мощнос-ти), месторождение «Скалистое» (мрамор), руд-ное золото, хризолиты	546	55	491
2025	535	12	523
Эльгинское месторождение (выход на проектную мощность), месторождение «Скалистое» (мра-мор), рудное золото, хризолиты	535	12	523

«Ключус», в Верхоянском районе готовятся к промышленной разработке золото-сурьмяное месторождение «Сентачан» и серебро-полиметаллическое месторождение «Прогноз» (см. табл. 3). К 2025 г. должны быть завершены основные работы по строительству добывающих и обогатительных предприятий. В обеспечении жидким топливом для производства электроэнергии и для автотранспорта преобладающую роль будут играть привозные ресурсы.

Южно-Якутский транспортно-экономический подрайон разделен на три обособленные зоны, имеющие не зависящие друг от друга локальные транспортные схемы: Алдан – Нерюнгри, Эльгинскую, Олекминскую. Олекминский район принято относить к Южной группе, так как по существующей и перспективной производственной специализации он тяготеет к Южно-Якутскому промышленному комплексу.

Таблица 6

Грузообразующие объекты Олекминской зоны

Год и основные вводимые объекты	Объемы завоза, тыс. т		
	Всего	Нефте- продукты	Сухо- грузы
2012	191	31	160
Железородный комплекс: Тарыннахский ГОК, Горкитский ГОК	–	–	–
2015	352	62	290
Железородный комплекс	179	29	150
2020	407	30	377
Железородный комплекс	302	30	272
2025	306	30	276
Железородный комплекс	192	30	162

Таблица 7

Грузообразующие объекты Западной Якутии

Год и основные вводимые объекты	Объем завоза, тыс. т		
	Всего	Нефте- продукты	Сухо- грузы
2012	565	179	386
Ленский ГХК, Талаканское НГКМ, Среднеботуобинское НГКМ	191	11	180
2015	993	108	885
Ленский НПЗ, Ленский ГХК, Талаканское, Среднеботуобинское, Чаяндинское НГКМ	746	36	710
2020	1921	50	1871
Ленский НПЗ, Ленский ГХК, Талаканское, Среднеботуобинское, Чаяндинское НГКМ	1680	–	1680
2025	1925	–	1925
Ленский НПЗ, Ленский ГХК, Талаканское, Среднеботуобинское, Чаяндинское НГКМ	1720	–	1720

Магистральная транспортная сеть Нерюнгринского и Алданского административных районов (зона Алдан – Нерюнгри) представляет собой перспективное транспортное направление завоза и коммуникации для обслуживания формирующегося крупного промышленного комплекса общероссийского значения (см. табл. 4). Здесь сосредоточены угледобывающие предприятия, месторождения золота и железных руд, обогатительные производства на их базе, урановые месторождения и крупные гидроэнергетические объекты.

В самостоятельную зону потребления выделен производственный комплекс Эльгинского месторождения (см. табл. 5), так как обслуживающая его транспортная сеть территориально обособлена от главной транспортной сети республики и имеет локальный транспортный выход на БАМ [11]. Основные работы по строительству угледобывающего предприятия на Эльгинском месторождении и других предприятиях зоны должны быть завершены до 2020 г. Снижение потребности в завозных нефтепродуктах связывается с замещающими поставками моторного топлива местного производства.

В программах комплексного развития Южной Якутии Олекминская зона рассматривается как продовольственная база промышленно развитых Нерюнгринского и Алданского районов. Перспектива промышленного освоения связывается с освоением Ималыкской группы железорудных месторождений и созданием горно-обогатительного комбината «Тарыннахский» для производства концентратов железной руды (см. табл. 6). Традиционно завоз грузов в Олекминский район осуществляется по р. Лене. Транспортное обеспечение указанных промышленных объектов предусматривает завоз грузов по БАМу от ст. Икабьекан до ст. Тарыннах на АЯМе. Приречная часть района, где в настоящее время сосредоточены основные потребители, значительно удалена от будущей промышленной зоны и не имеет общей с ней транспортной сети. Транспортное сообщение между северной приречной и южной промышленной зонами осуществляется по зимникам и носит эпизодический характер. По этой причине в дальнейших расчетах отдельно учитываются нагрузка на транспорт и нагрузка на входные транспортные узлы в соответствии с двумя самостоятельными

направлениями ввоза грузов в Олекминский район: речным с севера и железнодорожным с юга.

Западная Якутия – второй по масштабу транспортно-экономический подрайон промышленного освоения и наращивания поставок материальных ресурсов из-за пределов республики. Реализуемые здесь программы освоения нефтяных и газовых месторождений наряду с работой предприятий алмазодобывающей промышленности дадут более чем трехкратное увеличение объема ввоза грузов. С вводом в эксплуатацию основных объектов ежегодная потребность в завозимых ресурсах в период 2020–2030 гг. установится на уровне 1,9–2,0 млн т (см. табл. 7). При этом намечаемые к размещению производства по переработке нефти и газа в моторные топлива позволят практически полностью заместить ввоз нефтепродуктов из-за пределов республики. Доставка грузов в Западную Якутию традиционно осуществляется речным транспортом, а в зимний период как вспомогательное направление используется автозимник Усть-Кут – Мирный. В настоящее время идет строительство федеральной автодороги «Виллой», которая должна стать транспортной магистралью круглогодого действия и обслуживать грузопотоки севера Иркутской области и Западной Якутии. Основные пункты на трассе автодороги – Якутск, Виллойск, Верхневиллойск, Нюрба, Сунтар, Мирный, Усть-Кут.

С освоением месторождений углеводородов в Якутии связана программа организации собственного производства горюче-смазочных материалов, в первую очередь моторного топлива, что существенно ослабит зависимость республики от внешних поставок. Общий баланс производства, потребления и ввоза представлен в табл. 8. После 2015 г. уменьшится объем ввоза и вырастет объем продукции местного производства в потреблении – до 37%.

С учетом потенциала роста производительных сил в отдельных районах Якутии, а также в сопредельных районах севера Иркутской области, Магаданской области и Чукотского АО суммарный объем завоза и транзита материальных ресурсов и товаров в районы Северо-Востока к 2020 г. достигнет 6,9 млн т (табл. 9).

В следующее пятилетие суммарный поток уменьшится вследствие падения объемов потребления завозимых нефтепродуктов, по-

Таблица 8

**Баланс производства и потребления горюче-смазочных материалов
в Республике Саха (Якутия), тыс. т**

Показатель	2012	2015	2020	2025
Производство, всего	7,0	169,4	695,7	878,2
В том числе:				
Алданский завод СМТ	–	–	400,0	560,0
Ленский НПЗ	–	100,0	180,0	200,0
Установка в п. Кысыл-Сыр	–	54,4	100,7	103,2
Якутский ГПЗ	7,0	15,0	15,0	15,0
Вывоз	–	–	–	–
Потребление	1 180,3	2 265,1	2 445,0	2 354,9
Ввоз	1 173,3	2 095,7	1 749,3	1 476,7
Доля ввоза в потреблении	0,99	0,93	0,72	0,63

Таблица 9

**Прогноз завоза грузов в Республику Саха (Якутия) и транзита
в сопредельные регионы Северо-Востока, тыс. т**

Год	Нефтепродукты	Строит. материалы	ПТН, включая черные металлы	Продовольств. товары	Прочие грузы	Транзит в Магаданскую обл., Чукотский АО	Транзит в Иркутскую обл.	Всего
2012	1173,3	680,5	652,1	505,4	446,0	–	70,0	3527,3
2015	2095,0	1516,0	1443,0	552,0	816,0	196,0	300,0	6920,6
2020	1749,0	214,0	1792,0	569,0	1017,0	489,0	200,0	7957,0
2025	1477,0	1873,0	1804,0	594,0	1076,0	500,0	150,0	7474,3

ставок строительных материалов и конструкций в связи с завершением основных строительных работ на новых промышленных объектах. Далее объем поставок извне стабилизируется на уровне примерно 7 млн т ежегодно.

Модернизация транспортной сети Якутии с преобладанием магистральных путей сообщения и опорной сети автомобильных дорог круглогодического действия создаст условия для кардинальных изменений в технологии снабженческо-сбытовой логистики.

На территории республики формируются Беркакитский, Витим-Пеледуйский, Ленский, Якутский, Хандыгский транспортно-логистические центры (ТЛЦ), в которых будет сосредоточено управление грузопотоками. Эти центры примут на себя функции заготовления, переформирования укрупненных поставок в соответствии с потребностями клиентуры, оптимизации схем товародвижения и максимально эффективного использования различных видов транспорта на всей территории региона. Первый шаг в создании такой системы сделан: выполнено обоснование инвестиций и осуществлены начальные этапы проектных работ по Якутскому ТЛЦ (Якутский транспортный узел, ст. Нижний Бестях).

Изменения в технологии логистики коснутся также и сопредельных субъектов Северо-Востока – Магаданской области и Чукотского АО, которые имеют транспортное тяготение к Якутскому ТЛЦ. На западе транспортная сеть и снабженческая система северных районов Иркутской области будут интегрироваться с транспортно-снабженческой инфраструктурой Западной Якутии. Связующие элементы транспортной инфраструктуры – р. Лена, федеральная автодорога «Виллой» и магистральные трубопроводы.

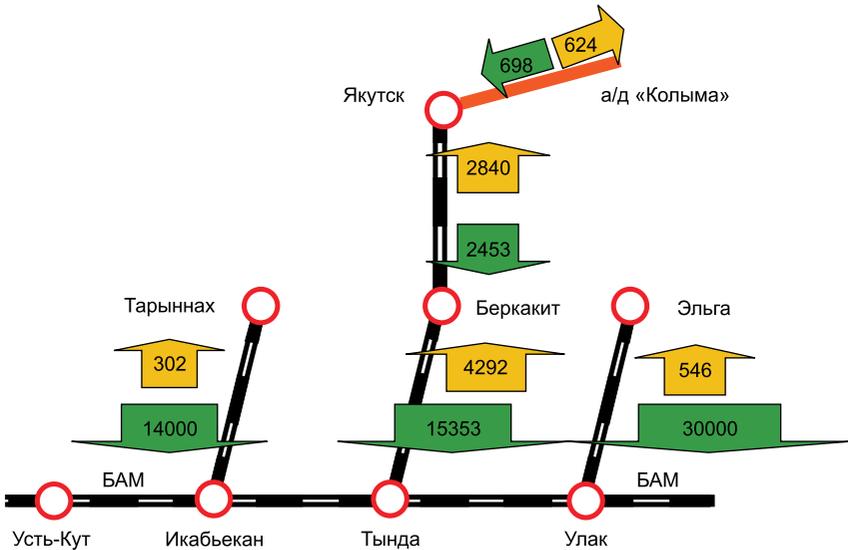
ГРУЗОПОТОКИ ВЫВОЗА

В результате реализации промышленных мегапроектов в Южной и Западной Якутии сформируются крупные потоки вывоза произведенной продукции: каменного угля, рудных концентратов и готовой продукции (табл. 10; см. также рисунок). Кроме магистральных дорог теперь уже вполне определенно создаются локальные железнодорожные подходы к крупнейшим промышленным объектам. В 2011 г. введена в эксплуатацию железная дорога до Эльгинского угольного месторождения. Разработаны проекты новых железнодорожных линий

Таблица 10

Вывоз грузов с территории Якутии

Объект	Объем вывоза, тыс. т	Схема вывоза
Талаканское НГКМ	4 200	Трубопровод ВСТО
Газохимический комплекс в Центр. Якутии	2 100	Ж.д. Н.Бестях – Беркакит – БАМ
Эльгинское месторождение камен. угля	30 000	Ж.д. Эльга – БАМ
Месторождение «Прогноз» (Верхоянский р-н)	328	Автодорога «Колыма» – ж.д. Н. Бестях – Беркакит – БАМ
Свинцово-цинк. месторождение «Сардаана» (Усть-Майский р-н)	370	Автодорога «Амга» – ж.д. Н. Бестях – Беркакит – БАМ
Металлург. комбинат в Южной Якутии	5 000	Ст. Таежная – Беркакит – БАМ
Тарыннахский ГОК	14 600	Тарыннах – Икабьекан – БАМ
Шахта «Инаглинская»	3 000	Инагли – Беркакит – БАМ
Шахта «Чульмаканская»	1 500	Чульмакан – Беркакит – БАМ
Шахта «Денисовская»	2 000	Денисовская – Беркакит – БАМ
Шахта «Локучаkitская»	1 000	Локучаkitская – Беркакит – БАМ
Цвет. металлы и концентраты цвет. металлов (Арктика и Восточная группа р-нов)	55	Река (автодорога) – Н. Бестях – Беркакит – БАМ
Вывоз, всего	64 153	–
В том числе сухогрузы	59 953	–
Станции выхода грузопотока на БАМ:		
Икабьекан	14 600	–
Тында	15 353	–
Улак	30 000	–



Грузовая нагрузка на транспорт Якутии в 2020 г. при реализации планов промышленного освоения региона и сопредельных районов Магаданской, Иркутской областей и Чукотского АО, тыс. т

к железорудным месторождениям Тарыннахскому и Таежнинскому, угольному Инаглинскому, урановому Эльконскому.

Новые промышленные объекты обещают дать большую нагрузку на транспорт с суммарным грузопотоком около 60 млн т. Теперь не меньшее значение приобретает задача транспортного обеспечения вывоза продукции новых промышленных производств, которые планируется ввести в действие в период до 2020–2025 гг. Эта задача касается всей транспортной системы Дальневосточного региона.

Новые промышленные мегапроекты дадут значительную нагрузку на БАМ и Транссиб. Пропускная способность современных магистралей будет недостаточной для обслуживания такого грузопотока. Потребуется строительство вторых путей на малом БАМе (Бамовская – Тында – Беркамит) с последующей электрификацией дороги. Уже ведется реконструкция восточного участка БАМа (Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань).

* * *

В статье рассмотрены перспективы формирования внутренних грузопотоков межрегионального обмена субъектов Федерации, но более отдаленная перспектива развития транспортной сети Северо-Востока связывается с потенциалом международного торгового оборота. Продолжают активно обсуждаться международный проект организации транспортного сообщения через Берингов пролив и возможность сооружения Трансконтинентальной железной дороги. По оптимистичным оценкам, строительство этой магистрали может быть начато после завершения в 2030 г. строительства железной дороги до Магадана. При этом, по прогнозным оценкам, размер грузопотока на переходе через Берингов пролив может составлять от 70 до 180 млн т в год и более.

Поэтому при проектировании будущей транспортной сети Северо-Востока следует предусматривать, что прогнозируемый грузопоток примут на себя Трансконтинентальная железная дорога, АЯМ (Беркакит – Томмот – Якутск) и далее – БАМ и Транссиб. АЯМ рассчитан на пропуск грузопотока до 2,5–3 млн т в груженом направлении, а БАМ и Транссиб уже сегодня работают с перегрузкой.

Результаты изучения тенденций развития производительных сил и основанный на них прогноз формирования грузопотоков на Северо-Востоке свидетельствуют о необходимости глубокой проработки проблемы транспортного обеспечения и модернизации технологии снабженческой и сбытовой логистики. Если локальные вопросы совершенствования транспортной сети и системы товародвижения в районах Северо-Востока решаются вполне определенно и нашли отражение во многих государственных документах перспективного планирования и целевых программах, то непосредственно связанные с этими процессами проблемы транспортного обеспечения магистральных перевозок на общероссийской сети путей сообщения до сих пор не рассматриваются. Отсутствие синхронности в формировании планов развития магистрального транспорта Дальнего Востока и Восточной Сибири и проектов промышленного развития входящих в их состав регионов представляет риски для успешной реализации намеченных проектов.

Формирование новой конфигурации транспортной сети Северо-Востока также предъявляет новые требования к созданию системы

объектов, обеспечивающих процессы товародвижения: логистических центров, систем управления трансмодальными перевозками, систем информационного обеспечения технологии логистического управления потоками материальных ресурсов и товаров.

Литература

1. **Малов В.Ю., Кибалов Е.Б.** Формирование единого транспортного пространства России в контексте экономического развития ее восточных регионов // Регион: экономика и социология. – 2009. – № 2. – С. 183–191.
2. **Схема** комплексного развития производительных сил, транспорта и энергетики Республики Саха (Якутия) до 2020 г. – М., 2010. – 279 с.
3. **Стратегия** социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года. – URL: http://www.minregion.ru/activities/territorial_planning/strategy/federal_development/346 (дата обращения 12.03.2012).
4. **Ягольницер М.А.** Потенциал твердых полезных ископаемых в зоне БАМА и перспективы их освоения // Регион: экономика и социология. – 2010. – № 4. – С. 203–224.
5. **Концепция** социально-экономического развития Иркутской области на период до 2020 г. – URL: <http://www.irkobl.ru> (дата обращения 20.02.2012).
6. **Конторович А.Э.** Основные положения стратегии освоения природного газа Восточной Сибири и Дальнего Востока // Регион: экономика и социология. – 2009. – № 2. – С. 96–109.
7. **Научные** основы программы хозяйственного освоения зоны Байкало-Амурской магистрали / Науч. Совет АН СССР по проблемам Байкало-Амурской магистрали. – Новосибирск, 1977. – 784 с.
8. **Гранберг А.Г.** Исследование экономического развития Сибири в разрезе широтных зон и мезорегионов // Известия СО АН СССР, сер. обществ. наук. – 1983. – № 11 (371), вып. 3. – С. 59–67.
9. **АЯМ: ресурсный потенциал и значение** / Кириллин А.Д., Ноговицын Р.Р., Поисеев И.И. и др. – Якутск, 1987. – 156 с.
10. **Стратегия** развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года: Постановление Правительства РФ № 877-р от 17.06.2008 // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2008. – № 29, ч. II. – Ст. 3537.
11. **Шеметова В.Г.** Оценка эффективности освоения Эльгинского месторождения методом реальных опционов // Регион: экономика и социология. – 2011. – № 4. – С. 200–211.

Рукопись статьи поступила в редколлегию 26.03.2012 г.

© Кугаевский А.А., 2012