

*Альметова Злата Викторовна*

магистрант

ФГБОУ ВПО «Южно-Уральский государственный университет» (НИУ)

г. Челябинск, Челябинская область

*Леонова Ольга Владимировна*

магистрант

ФГБОУ ВПО «Южно-Уральский государственный университет» (НИУ)

г. Челябинск, Челябинская область

*Ларин Олег Николаевич*

д-р техн. наук, профессор

ФГБОУ ВПО «Московский государственный

университет путей сообщения»

г. Москва

**РЕАЛИЗАЦИЯ ПОТЕНЦИАЛА ПРЕДПРИЯТИЙ РЕГИОНА  
ДЛЯ СОЗДАНИЯ ЭФФЕКТИВНОЙ  
ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ  
УРАЛЬСКОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО ОКРУГА**

*Аннотация:* в данной работе рассматривается возможность реализации потенциала предприятий региона в поставках продукции, предназначенной для создания и функционирования транспортно-логистической схемы Уральская Арктика – Урал – Казахстан – Китай, Индия, а также для строительства морского порта Сабетта и завода по производству сжиженного природного газа (СПГ) в рамках проекта «Ямал СПГ».

*Ключевые слова:* транспортно-логистическая система, Северный Морской путь, проект «Ямал СПГ», Уральский федеральный округ.

В связи с участием России в интеграционных процессах на евразийском направлении значительно увеличивается внешнеторговый оборот между странами Юго-Восточной, Центральной Азии и Европы, где в основном сосредоточены основные финансовые и материальные потоки. Согласно комплексному

плану развития объектов инфраструктуры, включенных в перечень транспортных коридоров ЕАЭС, Северного морского пути (СМП) [1; 9], уделяется большое внимание реализации потенциала промышленных предприятий УрФО в поставках продукции, предназначенной для создания и функционирования транспортно-логистической схемы Уральская Арктика – Урал – Казахстан – Китай, Индия, а также для строительства морского порта Сабетта и завода по производству (СПГ) в рамках проекта «Ямал СПГ».

Проект «Ямал СПГ» предусматривает строительство завода по производству СПГ мощностью 16,5 млн тонн в год на ресурсной базе Южно-Тамбейского месторождения, расположенного на северо-востоке полуострова Ямал. Предположительно введение в эксплуатацию планируется в 2017–2019 годы, производительностью в каждый год по 5,5 млн тонн. Уже реализовано 96% будущей продукции по долгосрочным контрактам, в основном, это азиатские страны – 83%, также сжиженный газ будет поставляться в Испанию [5]. Местоположение Ямала предоставляет уникальную возможность создать достаточно гибкую конкурентоспособную транспортно-логистическую модель, обеспечивающую круглогодичные поставки СПГ на рынки Европы и Северной Америки, а также прямые поставки в Азиатско-Тихоокеанский регион через Северный морской путь. Планируется поставлять российский СПГ с полуострова Ямал в Великобританию и в Европу.

Многие предприятия из регионов УрФО участвуют в реализации данного проекта. Например, завод «Уралмаш» разработал и изготовил буровые установки «Арктика». Трубы в порт Сабетта поставляет Уральский трубный завод. Тюмень, Челябинск и Югра являются поставщиками трудовых ресурсов, услуг, научных и инновационных разработок. Курган планирует поставки металлоконструкций для строительства мостовых сооружений.

Специально для работы на СМП и в порту Сабетта на Балтийском заводе начато строительство уникального дизельного ледокола мощностью около 10 МВт с инновационной системой движения – самого крупного и мощного

в мире (плановый срок сдачи в ноябре 2018 года). Судно сможет эффективно работать во льду и кормой, и носом, маневрировать и выполнять специальные задачи. Всего в рамках проекта «Ямал СПГ» к 2017 году планируется строительство 10 ледоколов для транспортировки сжиженного газа, которые станут самыми крупными судами, построенными специально для арктических условий. Длина кораблей составит 300 метров, мощность – 40–42 МВт, ширина – 50 метров, вместимость – 180 тыс. тонн [2].

Целью долгосрочного этапа развития СМП является переход к коммерческому использованию пути. Заключен уже контракт на оказание услуг по комплексному буксирному и ледокольному обслуживанию судов в порту Сабетта сроком до 31 декабря 2040 года. Мощность порта Сабетта – 32 млн тонн сжиженного газа. Общий объем инвестиций в порт составляет 900 млрд руб [8]. Морской порт Сабетта будет использоваться как многофункциональный грузовой терминал [2; 4], открывающий всем территориям России и, в первую очередь, регионам УрФО, ворота СМП в Азию, Европу и Америку. При этом экспорт и импорт происходят по самому кратчайшему, экономически эффективному и безопасному пути. Это новые возможности для достижения стратегических государственных задач в Арктике. От того, насколько успешным будет освоение СМП, зависит экономическое развитие Арктики и Сибири и то, как РФ в будущем сможет обеспечивать собственные интересы национальной обороны. Сегодня объемы транзита грузов по СМП увеличены уже до 2 млн тонн, что свидетельствует о повышении интенсивности использования этой трассы.

Достаточно перспективным обещает стать проект Северный широтный ход (СШХ), объем перевозок которого составит до 24 млн тонн. Он соединит Северную и Свердловскую железные дороги, откроет доступ к перспективным месторождениям газа и полезных ископаемых, выведет Единую транспортную систему РФ в мировой океан через соединение с портом Сабетта и Северным морским путем. Суммарная стоимость проекта Северный широтный ход с учетом дальних подходов оценивается в 290 млрд рублей [3; 8]. Финансирование про-

екта предполагается со стороны государственно-частного партнерства, привлечение средств федерального и регионального бюджетов, выделение финансирования в рамках инвестиционной программы ОАО РЖД, заемные средства и собственные средства участников. Реализация проекта за счет мультипликативного эффекта, по предварительным оценкам, привлечет в УрФО около триллиона рублей дополнительных инвестиций в среднесрочной перспективе (20–25 лет) и позволит создать 300 тысяч новых рабочих мест [10].

В настоящее время составлена финансовая и организационная модель проекта СШХ, с учетом текущей экономической ситуации. В рамках проекта уже строятся объекты транспортно-логистической инфраструктуры – автомагистрали и мостовые сооружения – мост через реку Надым. Единственным узким местом на данный момент остается строительство моста через реку Обь в районе Салехарда, возведение которого планируется за счет средств федерального бюджета. Объект вошел в ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» в период 2017–2019 годы [6; 7].

Таким образом, порт Сабетта и Северный широтный ход – это уникальный шанс для всех регионов в повышении социально-экономического развития. Эти проекты имеют стратегическое значение для всех регионов УрФО. Синергетический эффект комплексного формирования транспортно-логистической инфраструктуры в Арктике, включая порт Сабетта, развитие СМП, строительство СШХ, станет мощным началом общего подъема экономики не только регионов УрФО, но и всей Российской Федерации.

### *Список литературы*

1. Альметова З.В. Повышение эффективности транзитных перевозок в межтерминальных сообщениях (на примере Челябинской области): Дис. ... кандидата технических наук: 05.22.01. – М., 2014. – 185 с.

2. Альметова З.В. Вопросы размещения транзитных терминалов в регионах / З.В. Альметова, О.Н. Ларин // Транспорт: наука, техника, управление. – 2012. – №11. – С. 45–46.

3. Альметова З.В. Использование транзитных терминалов для повышения эффективности грузовых перевозок / З.В. Альметова, О.Н. Ларин // Автотранспортное предприятие. – 2014. – №4. – С. 25–26.

4. Альметова З.В. Развитие транзитного потенциала Уральских регионов с учетом неравномерности грузопотоков / З.В. Альметова, О.Н. Ларин // Транспорт: наука, техника, управление. – 2012. – С. 19–24.

5. Альметова З.В. Развитие транзитного потенциала Уральского региона / З.В. Альметова, О.Н. Ларин // Современные проблемы транспортного комплекса России: Межвуз. сб. науч. трудов; под ред. А.Н. Рахмангулова. – Магнитогорск: МГТУ, 2012. – Вып. 2. – С. 69–78.

6. Зырянов А.П. Оценка эксплуатационных показателей грузового транспорта в Российской Федерации / А.П. Зырянов, В.Д. Шепелев // Экология и научно-технический прогресс. Урбанистика. – 2014. – №1. – С. 292–297.

7. Ларин О.Н. Повышение эффективности эксплуатации автомобильного транспорта при транзитных грузоперевозках / О.Н. Ларин, З.В. Альметова // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Экономика и менеджмент. – 2012. – №30. – С. 161–166.

8. Ларин О.Н. Развитие логистической инфраструктуры в транспортном комплексе Уральского федерального округа / О.Н. Ларин [и др.] // Прогрессивные технологии в транспортных системах: Конференция посвящается 60-летию Оренбургского государственного университета / Отв. ред. д. т. н., доцент В.И. Рассоха; Отв. секретарь к. т. н. И.Х. Хасанов. – Оренбургский государственный университет: ГУП РБ Кумертауская городская типография, 2015. – С. 117–124.

9. Ларин О.Н. Единое транспортное пространство Евразийского экономического союза (ЕАЭС): перспективы и проблемы развития / О.Н. Ларин, З.В. Альметова, В.Р. Шаяхметова // Нефть и газ Западной Сибири: Материалы Международной научно-технической конференции, посвященной 90-летию Косухина Анатолия Николаевича. – Тюмень: ТюмГНГУ, 2015. – Т. 1. – С. 160–164.

10. Шепелев В.Д. Оценка эффективности использования подвижного состава на междугородних перевозках / В.Д. Шепелев, С.Д. Шепелев, Т.А. Александрова // Актуальные направления научных исследований XXI века: теория и практика: Сб. науч.-практич. конф. – Воронеж: ФГБОУ ВО «ВГЛУ», 2015. – №4. – Ч. 1. – С. 437–439.