

Данный файл является фрагментом электронной копии издания,
опубликованного со следующими выходными данными:

ББК 65.9(2Р)-1
УДК 338.9
П 828

П 828

Пространственное развитие современной России: тенденции, факторы, механизмы, институты / под ред. Е.А. Коломак. – Новосибирск: Изд-во ИЭОПП СО РАН. 2020. – 502 с.

ISBN 978-5-89665-352-3

Работа посвящена изучению пространственных аспектов и проблем развития России в период после начала рыночных реформ, актуальность работы связана с особым значением вопросов развития территорий, межрегионального неравенства и географической связности в политике страны. В монографии даются оценки изменений территориальных пропорций, рассматриваются разные географические единицы (макро-регионы, субъекты Федерации, города, муниципальные районы) и разные аспекты пространственных процессов. Авторы анализируют государственную пространственную политику и высказывают рекомендации об эффективных инструментах и механизмах.

Монография может быть полезной для научных сотрудников, практиков и студентов экономических специальностей, чьи интересы связаны с вопросами пространственного развития и региональной политики.

ISBN 978-5-89665-352-3

ББК 65.9(2Р)-1
УДК 338.9
П 828

© ИЭОПП СО РАН, 2020 г.

© Коллектив авторов, 2020 г.

Полная электронная копия издания расположена по адресу:

[lib.ieie.nsc.ru/docs/2020/Prostranstvennoe_razvitie_sovremennoy_Rossii-2020/
Prostranstvennoe_razvitie_sovr_Rossii.pdf](http://lib.ieie.nsc.ru/docs/2020/Prostranstvennoe_razvitie_sovremennoy_Rossii-2020/Prostranstvennoe_razvitie_sovr_Rossii.pdf)

Таблица 4.24

**Отклонение общих показателей лимитирующего варианта (2)
от оптимистического (1) по последним годам пятилеток, млрд руб.**

Показатели	2020	2025	2030	2035
1. По валовому выпуску, Россия	-0,7	-0,3	41,9	75,4
2. По валовому выпуску, ДВФО	0,03	0,08	25,7	30,6
3. По валовому выпуску, ЮФО	-0,8	24,2	35,4	36,6
4. По валовому выпуску, СФО	-11,6	-64,8	-181,8	-222,8
5. По стоимости грузов, СМП	1,5	469,6	275,8	154,1

Источник: расчёты авторов.

Заметим, что рассмотренная экономическая политика затрагивает и другие отрасли транспортной инфраструктуры страны. В частности, определённую нагрузку при ограничительной политике железнодорожных перевозок берёт на себя Северный морской путь (см. таблицу 4.24 строка 5). Поставки по нему возрастают с 2020 г. до конца периода на сумму больше чем 900 млрд руб. Отмеченный факт, как и проведённый анализ в целом, фактически указывают на обеспечение свойств системности и комплексности при оценке масштабных вариантов экономической политики с использованием межотраслевых межрегиональных инструментов. Накопленный опыт работ с используемым инструментарием подтверждает эти выводы, которые невозможно получить с помощью традиционных моделей прогнозирования развития отраслей и экономики отдельных регионов.

4.6. РЕГИОН БАМ: ТЕРРИТОРИЯ ПРИОРИТЕТНОГО РАЗВИТИЯ ИЛИ РЕЗЕРВНАЯ ТЕРРИТОРИЯ БУДУЩЕГО ОСВОЕНИЯ

4.6.1. БАМ: цели декларируемые и фактические

Железнодорожный транспорт, как и в целом система путей сообщения, остается важнейшим способом обеспечения обороноспособности и безопасности страны. Именно поэтому при принятии решения о сооружении новой транспортной магистрали одним из основных критериев остается соответствие нового проекта обеспечению безопасности государства, обеспечению связанности территорий и укреплению пространственного единства страны. Строительству железных дорог, особенно в регионах, близко расположенных от государственных границ, всегда придавалось военно-стратегическое значение в ущерб экономическим интересам страны. С. Витте отмечал, что Сибирская, Забайкальская и Уссурийская железные дороги строились главным образом по соображениям военно-политическим¹.

В 1964–1969 гг. не по вине СССР напряженность отношений с Китайской народной республикой привела к ряду вооруженных конфликтов на советско-китайской границе на Дальнем Востоке. Это потребовало выработки перспективной политики в области транспортного строительства в восточных регионах России, граничащих с Китаем. Пограничные конфликты и вооруженные столкновения на границе воспринимались ли-

¹ **Витте С.** Некоторые соображения о дефицитности русской железнодорожной сети // Мир транспорта. – 2003. – № 2. – С. 144–151.

цами, принимающими решения в СССР, как угроза целостности пространства страны, угроза политическому, социальному и экономическому единству страны.

В марте 1974 г. на торжественном заседании в Алма-Ате, посвященном 20-летнему юбилею освоения целины, Л.И. Брежнев впервые назвал Байкало-Амурскую железнодорожную магистраль важнейшей стройкой страны. Призыв первого лица государства строить БАМ был неслучаен. *Во-первых*, только Транссибирская железнодорожная магистраль наземно соединяла территории Сибири и Дальнего Востока с центральными регионами страны. *Во-вторых*, Транссиб проходил слишком близко к государственной границе. В анонсе к документальному фильму о БАМе автор сценария писал: «...На рубеже 70-х годов ... отношения с Китаем обострились до предела. Постоянно шли пограничные столкновения и гибли люди. Советское руководство стал преследовать навязчивый кошмар: толпы китайских солдат хлынули через границу, перерезали Транссибирскую железную дорогу, и половина страны оказалась в изоляции от центра. Стало ясно, что нужна новая транспортная артерия, которая свяжет Москву с Сибирью и Дальним Востоком, но будет проходить на безопасном расстоянии от границы»¹. БАМу отводилась роль рокадной железной дороги, расположенной от границы примерно на 400 км, и магистраль должна выполнять стратегические задачи второго эшелона. Одной из задач, для решения которой и был необходим БАМ, было обеспечение надежного сообщения с дальневосточными регионами в условиях возможного захвата восточного участка Транссиба в случае военного конфликта с Китаем.

В Постановлении Центрального Комитета КПСС и Совета Министров СССР от 8 июля 1974 г. «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали» на сооружение магистрали со сдачей в постоянную эксплуатацию отводилось 10 лет. На участке в 3145 км Усть-Кут – Дуки предусмотрено новое строительство, а от Дуки до Комсомольска-на-Амуре (203 км) – реконструкция лесовозной дороги в однопутном исполнении. Кроме того, по титулу БАМа запланированы восстановление к 1977 г. железной дороги Бамовская – Тынды и новое строительство дороги до Беркакита со сроком сдачи в постоянную эксплуатацию в 1979 г. Все участки БАМа должны были отвечать требованиям магистрали первой категории. На восточном участке БАМа от Усть-Кута до Тынды земляное полотно и опоры мостов предусмотрено сооружать под два пути, а на остальном протяжении магистрали предусмотрено только сооружение опор больших мостов под два пути.

Изыскание трассы нового строительства и разработка технических проектов проводилось в форсированном режиме, чем и объясняются многие просчеты изыскателей, которые приходилось исправлять уже по ходу строительства магистрали. Более того, к моменту строительства магистрали на отдельных участках и объектах вообще не проводились изыскательские работы.

В этом же постановлении задача сооружения магистрали объяснена намерением дальнейшего развития производительных сил Восточной Сибири и Дальнего Востока и обеспечения возрастающих объемов перевозок в этих регионах. Отметим, что диспропорции между ростом грузопредъявления и возможностями увеличения провозной и пропускной способности действующей Транссибирской железнодорожной магистрали в те годы не было, и Транссиб имел резервы перевозок грузов и пассажиров. Об освоении ресурсов территорий, тяготеющих к БАМу, в постановлении даже не упоминалось и конкретных задач освоения не ставилось. Конечно, как еще писал С. Витте

¹ Кузькина мать. Итоги. БАМ – молодец! – URL: http://russia.tv/brand/show/brand_id/57811 (дата обращения: 15.03.2017 г.).

«...железная дорога является не только вспомогательным средством обмена, но и могучей производительной силой. Но этим не исчерпывается значение железных дорог»¹. Все-таки в первую очередь в неявном виде ставилась военно-стратегическая задача строительства БАМа. Декларирование развития производительных сил свелось только к сооружению БАМа. БАМ нуждался в дорожно-строительной технике, приспособленной для работы в условиях низких температур. В 1974 г. с Японией было заключено компенсационное соглашение. Япония предоставила на цели строительство Нерюн-гринского угольного разреза в Южной Якутии кредит в размере 450 млн долл. США с погашения кредита с 1983 г. углем. В счет кредита поставлялась дорожно-строительная, горная и другая техника, которая использовалась и на строительстве БАМа. Как видно приоритет отдавался сооружению магистрали, а освоение ресурсов региона БАМ играла роль дополнительного материально-технического и финансового обеспечения транспортного проекта. Получается по Ф. Энгельсу, который писал, что «вообще официальная программа партии имеет меньшее значение, чем то, что партия делает в действительности. Но все же новая программа всегда представляет собой открыто водруженное знамя, и внешний мир судит о партии по этому знамени»².

Цели строительства БАМа корректировались неоднократно в зависимости от внешних обстоятельств, что отражало меняющуюся во времени проблемную ситуацию. Тем не менее две доминанты всегда оставались неизменными. Важность сооружения магистрали для развития Сибири и Дальнего Востока не отрицалась, экономическая целесообразность подразумевалась. БАМу отводились военно-стратегическая роль и транзитная роль нефтевозной дороги в страны АТР. Однако, как и в случае строительства Транссиба, главными целями сооружения БАМа были стратегические, поэтому и проект строительства магистрали, а тем более задачи освоения прилегающих территорий не опирались на серьезную научную базу и не подвергались широкой общественной экспертизе. Более того, строительство БАМа не было в государственных планах, о нем не говорилось на XXIV съезде КПСС, сооружение магистрали не было включено в основные направления развития народного хозяйства СССР на новую пятилетку. «Оказалось, что не проведен достаточно анализ всего комплекса проблем, не накоплен серьезный научный запас геологических, географических, медико-биологических и иных знаний в зоне строительства. Необходимых изысканий не было проведено...»³. Спонтанное решение лидера страны о строительстве БАМа было принято в условиях, крайне не благоприятствующих успеху. План по формированию фонда накопления СССР не выполнялся. Поскольку резервных средств на строительство новой железнодорожной линии не было, сократили расходы по другим крупным статьям госбюджета. В частности, были существенно уменьшены расходы высшей школы, вопреки мудрой пословице «не руби сук, на котором сидишь». Во второй половине 1970-х годов общая тенденция снижения инвестиций наложила на тенденцию неуклонного роста стоимости строительства железных дорог в условиях севера Сибири и Дальнего Востока⁴. Для того чтобы произвести на севере 1 т продукции, сюда необходимо доставить 6 т различных грузов, в основном по рекам в недолгий период летнего «северного завоза».

¹ Витте С.Ю. Российское экономическое чудо. – М.: Изд-во Эксмо, 2012. – 608 с. [с. 347].

² Bebel A. Aus meinem Leben. Т. II. Stuttgart, 1911. – URL: https://fil.wikireading.ru/31286-lfnf_j,hfotybz (дата обращения: 20.09.2018 г.).

³ Орлов Б., Лавров В. Какой нам нужен БАМ // Звезда. – 1988. – № 10. – С. 160–164. [с. 160].

⁴ К примеру, за 1,5 млн золотых рублей (1 руб. содержал 0,77 г чистого золота), в которые обошелся в царское время Транссибу, сегодня не сделали бы даже проектно-сметную документацию на дорогу.

Практика урезания инвестиций в полной мере коснулась и БАМа, хотя в народно-хозяйственном плане СССР объем капитальных вложений на строительство этого объекта предусматривался отдельной строкой. Тенденция урезания капиталовложений продолжалась, сложные условия северного строительства, а также просчеты проектировщиков привело к срыву директивно установленных сроков завершения строительства магистрали и с затратами, намного выше сметной стоимости проекта. Специально для БАМа был разработан и применен показатель сдачи железной дороги в постоянную эксплуатацию по пусковому комплексу (понятие пускового комплекса в законодательстве не определено), включающему кроме главного железнодорожного пути минимум объектов производственной и социально-бытовой инфраструктуры как наиболее капиталоемких.

На БАМе было не исключением, а правилом изучать район освоения более детально после того, как начато строительство объекта. Типичным примером ошибок при проектировании искусственных сооружений на трассе БАМа было сооружение Северо-Муйского тоннеля. Из-за сложности рельефа инженерно-геологические и изыскательские работы на семикилометровом центральном участке тоннеля вообще не были выполнены. При выборе трассы тоннеля был нарушен основной принцип, по которому вначале производится геологическое изыскание перевала, намечается трасса тоннеля с наиболее благоприятными горно-геологическими условиями, а затем к порталам подводится трасса железной дороги. Здесь же все было сделано наоборот. По долинам рек проложили трассу железной дороги к Северо-Муйскому хребту с запада и востока и порталы соединили прямой линией, которая и стала осью тоннеля. Предполагалось, что и центральная часть тоннеля, как и порталы, состоит из твердых гранитов. Уже в ходе строительства и оперативного геологического изучения оси прокладки тоннеля выяснилось, что тоннель пересекает зону разломов. При проходке тоннеля с западного портала гранитная стена, которую проходили буровзрывным способом, рухнула и в забой хлынул селевой поток. За считанные секунды в штольню обрушилось под огромным давлением более 12 тыс. куб. м воды, песка, камней. Скрытый в хребте водяной столб достигал 140 м¹. Два года не велись работы в забое западного портала, шли поиски способов преодоления 400-метровой уникальной преграды.

В ситуации *неопределенности*, понимаемой как результат неполного знания об условиях сооружения БАМа и освоения прилегающих территорий, возникли риски неуспешности выполнения мегапроекта.

4.6.2. Научное обеспечение программы освоения региона БАМ

Научные заделы по проблеме хозяйственного освоения зоны БАМ оказались недостаточными. Для решения научных и практических задач, возникающих в экстремальных условиях региона БАМ, Совет Министров СССР поручил Государственному комитету СССР по науке и технике сформировать Комиссию по проблемам строительства БАМа и освоения прилегающих регионов. Это поручение так и не было выполнено.

Инициативу в деле радикально изменить ситуацию с научным обеспечением крупномасштабных проектов освоения взяла на себя Академия наук СССР, создав в 1975 г. Научный совет по проблемам БАМа во главе с академиком А.Г. Аганбегяном.

¹ **Bebel A.** Aus meinem Leben. Т. II. Stuttgart, 1911. – URL: https://fil.wikireading.ru/31286-lfnf_jhfotybz (дата обращения: 20.09.2018 г.).

На совет была возложена задача – подготовить предложения по хозяйственному освоению зоны БАМа. Совет был междисциплинарным и включал в свой состав ученых АН СССР и отраслевых академий. В нем участвовали представители Совета министров СССР, Госплана СССР и РСФСР, партийных органов регионов зоны БАМ, проектных институтов, руководители строительных подразделений БАМа и специалисты-практики. Члены Совета и приглашенные специалисты два раза в год выезжали на ключевые участки строительства БАМа на многодневные тематические заседания, на которых обсуждались технические, экономические, социальные и экологические проблемы магистрали и территорий предстоящего освоения. По существу, осуществлялась экспертиза проблем строительства БАМа и освоения прилегающих территорий. По результатам работы выездных заседаний Совета в Комиссию Совета Министров СССР по проблемам БАМа направлялись записки-рекомендации. Правда, не все рекомендации учитывались, но многие катастрофические ошибки строительства магистрали удалось избежать.

В первую очередь был разработан координационный план научно-исследовательских работ по проблемам Байкало-Амурской магистрали и освоения территорий, тяготеющих к БАМу. В него вошли работы, выполняемые СО ВАСХНИЛ, АМН СССР и ее сибирских филиалов. В плане отражено участие учреждений, не входящих в систему Академии наук (отраслевые и проектные институты, а также вузы). Это сделано в тех случаях, когда достигнута договоренность о совместных научных разработках. Научные организации, координируемые Научным советом АН СССР, сосредоточивали свое внимание на вопросах проектирования трассы и сооружений магистрали и тем самым оказывали конкретную помощь проектным организациям. Особое внимание при этом уделялось проектированию сооружений на вечномерзлых грунтах и в сложных гидрогеологических условиях, специфичных для зоны БАМа.

Подготовка серии научных докладов под эгидой Научного совета предшествовала разработке комплексной программы хозяйственного освоения зоны БАМа. Советом в 1977 г. был подготовлен и передан в директивные органы страны научный доклад об основах хозяйственного освоения зоны БАМа. Доклады и материалы четырех Всесоюзных конференций по проблемам освоения зоны БАМа послужили основой последующих разработок, используемых в проектировании и при планировании инвестиционных программ развития отдельных регионов Прибайалья и решения важнейших аспектов программы хозяйственного освоения региона БАМа. Предплановые исследования стали важным этапом общей технологии разработки программы освоения территорий Прибайалья.

В 1980 г. разработан проект программы освоения этого региона до 1990 г. по формату союзного Госплана. Документ разработан с учетом предложений 38 министерств и ведомств, заинтересованных в развитии производств в зоне освоения. И началось длительное согласование параметров программы. В 1985 г. был разработан совместно с Госпланами СССР и РСФСР проект уточненной целевой программы комплексного освоения зоны БАМа до 2000 г., одобренный Госпланом СССР. Однако ни программы, ни постановления директивных органов об освоении зоны БАМа так и не было принято.

Как отмечалось в докладе-рекомендации Научного совета в Комиссию Совета министров СССР, грамотная реализация целей экономического развития зоны БАМа требовала адекватного подхода к строительству магистрали, при котором крупномасштабный по затратам проект должен быть осуществлен по частям, так чтобы

к его завершению по полному профилю БАМ практически окупил бы затраты. Для этого не нужно было сразу тянуть весь путь от Усть-Кута до Комсомольска-на-Амуре без создания капиллярной (освоенческой) сети дорог вокруг него. Железную дорогу надо было строить широтными участками с меридиональными ответвлениями к месторождениям полезных ископаемых, уже подготовленным к добыче. Сделано же все было не так, и в результате к моменту, когда в 1970-е годы повысился мировой спрос на природные ресурсы и резко выросли цены на них, БАМ готов не был.

Методом «народной стройки» однопутную магистраль соорудить по так называемому «пусковому комплексу» удалось, но заставить ведомства реализовать программу хозяйственного освоения зоны БАМа деградирующей административной системе СССР оказалось не по силам.

Отсутствие четко утвержденной перспективы не способствовало закреплению кадров в регионе. В 1990-е годы его покинуло более 70% населения, а большинство оставшихся до сих пор живут в ветхом и аварийном жилье, построенном как временное¹.

Несовершенство методов ведения проектно-изыскательских работ, отсутствие обратных связей между заказчиком и проектировщиками и даже элементарные ошибки проектировщиков по проектам освоения ресурсов Прибамья дорого обошлись экономике страны. Это хорошо видно на примере формирования Нерюнгринского угольного разреза – первого проекта освоения природных ресурсов территорий, прилегающих к БАМу. Внешнеторговые организации страны очень долго и тщательно готовили соглашение о поставках в Японию коксующихся углей Нерюнгринского разреза. Министерство угольной промышленности СССР обосновало стоимость проекта. Когда соглашение было подписано, проектировщики простым пересчетом довели в проекте мощность разреза с 8 млн т угля в год до 13 млн т. Многие основные технологические процессы были включены в проект без обоснований, без учета реальных условий проведения работ. В проект были заложены – оборудование и техника, ранее в стране не выпускавшиеся² или не апробированные в районах-аналогах, либо серийное отечественное оборудование, но непригодное для работы в условиях Севера. Импортная техника, закупленная за счет японского кредита, использовалась неэффективно из-за нехватки ремонтной базы, недостаточного обеспечения запасными частями и т.д. В результате фактическая стоимость реализации проекта выросла по сравнению с первоначальной сметной стоимостью более чем в 4 раза. Это подорвало уверенность в экономической эффективности осуществления в зоне БАМа крупномасштабных проектов.

Одним из главных итогов работы Научного совета по проблемах хозяйственного освоения зоны БАМ, это то, что результаты работы Совета широко освещались в средствах массовой информации, издан ряд монографий, и мир мог судить о мирных целях строительства БАМа.

¹ На модернизацию жилья в зоне БАМа потребуется 45 миллиардов рублей. – URL: http://stonetorg.ru/news_build/622 (дата обращения: 08.07.2015 г.)

² Россия и сегодня ввозит 85% экскаваторов, 70% нефтегазового и 40% горного оборудования, более 60% бульдозеров, более 50% тракторов и подъемно-тракторного оборудования.

4.6.3. Постсоветский период освоения

После распада Советского Союза Правительством РФ по инициативе и при участии Министерства путей сообщения неоднократно предпринимались попытки реанимировать хозяйственное освоение зоны БАМа¹. В Постановлении Правительства РФ от 16.06.1997 г. было предписано возложить функции по координации деятельности, связанной с экономическим развитием зоны БАМа, на МПС². Для этого было создано акционерное общество «БАМинвест». Деятельность «БАМинвеста» ограничивалась организацией развертывания крупномасштабной добычи рыночно эффективных полезных ископаемых. «В то же время современной наукой доказано, а практикой управления региональным развитием убедительно продемонстрировано, что однобокий индустриальный рост, связываемый только с материально-вещественными компонентами ресурсного потенциала, не обеспечивает долговременное устойчивое развитие региона, а наоборот, превращает регион в устойчиво проблемный, перекалдывая социальные издержки на последующие поколения»³. А надо было работу дивизионной структуры МПС на БАМе перестроить по образцу TVA-корпорации, т.е. возложить на управление Байкало-Амурской железной дороги ответственность не только за рентабельную эксплуатацию магистрали, но и за хозяйственное освоение зоны БАМа. В развитие постановления правительства надо было принять закон о зоне БАМа, объявив ее зоной экономического благоприятствования; магистрали следовало присвоить статус освоенческой железной дороги⁴, что автоматически давало бы ей ряд льгот в отношении тарифной политики и налогообложения. Корпорации, технологическим ядром которой должна была быть железная дорога, следовало отвести роль государственной компании по управлению процессом освоения ресурсного потенциала зоны.

Сегодня государство возобновило интерес к БАМу. К освоению прилегающих территорий, богатых ценными природными ресурсами, начинают проявлять интерес коммерческие структуры. Компания «Русский алюминий» начала эксплуатацию ранее построенной «БАМинвестом» 75-километровой железнодорожной ветки к Чинейскому месторождению полиметаллических руд. Освоение месторождения позво-

¹ См. Постановления Правительства РФ: от 04.01.1992 г. «О мерах по завершению строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (БАМа) и сооружению железнодорожной линии Беркамит – Томмот – Якутск» (в документе дано поручение представить на рассмотрение правительства научно обоснованную концепцию освоения зоны БАМа и железнодорожной линии Беркамит – Томмот – Якутск с учетом привлечения иностранных инвестиций для комплексного развития этого региона); от 16.06.1997 г. «О первоочередных мерах по стимулированию развития зоны Байкало-Амурской железнодорожной магистрали»; от 19.01.1999 г. «Вопросы хозяйственного освоения зоны Байкало-Амурской железнодорожной магистрали».

² Постановление Правительства РФ от 16.06.1997 № 728 «О первоочередных мерах по стимулированию экономического развития зоны Байкало-Амурской железнодорожной магистрали» // Собрание законодательства РФ. – 1997. – № 25. – Ст. 2946.

³ **Кибалов Е.Б.** Организационные альтернативы управления развитием зоны БАМ // Регион: экономика и социология. – 1998. – № 4. – С. 56–75 [с. 59].

⁴ Есть исторический пример участия МПС в освоении ресурсов северного региона. В 1923 г. Постановлением Совета труда и обороны был создан Мурманский транспортно-промышленный и колонизационный комбинат, куда вошли Мурманская железная дорога и расположенные вблизи торговые порты и предприятия. Комбинат получил в свое распоряжение огромную прилегающую к линии железной дороги площадь в 3 млн га и приобрел право использовать все природные богатства. На вырученные от этой деятельности средства комбинат реконструировал железную дорогу, закупал импортное оборудование, заселил регион «колонистами» [Кольский край в советскую эпоху. – URL: http://2004.murman.ru/history/kola_land/kolskiy_kray_history-6/index.shtm (дата обращения: 14.03.2013 г.)].

лит ежегодно вывозить около 4 млн т руды (а в перспективе – более 10 млн т) назначением на порты Дальнего Востока и металлургические предприятия Кузбасса. Начата разработка Куранахского титано-магнетитового месторождения.

Запасы угля Нерюнгринского разреза, продукция которого сегодня во многом обеспечивает загрузку БАМа, на грани истощения. Поэтому ОАО «Якутуголь» ведет работы по освоению крупнейшего в мире Токинского угольного бассейна с потенциальными запасами угля 40 млрд т. Проложены рельсы, но еще не достроена углевозная железная дорога от БАМа до Эльги¹. Только Эльгинское месторождение к 2023 г. может обеспечить добычу 29,7 млн т в год, в том числе 23 млн т коксующегося угля дефицитной марки Ж. Разработаны технико-экономические обоснования освоения железорудных месторождений Таежное и Тарыннахское, Удоканского медно-рудного месторождения, Апсатского месторождения каменного угля и др. Все эти проекты освоения потенциальные.

Активизация добычи в зоне БАМа воспроизводимых и невозпроизводимых ресурсов, имеющих спрос на мировом и внутреннем рынках, сможет генерировать высокий и устойчивый грузопоток и, следовательно, загрузку магистрали. Однако возможности БАМа не соответствуют ожидаемому грузопредъявлению². К 2015 г. протяженность узких мест магистрали составила около 3,9 тыс. км. К этим узким местам добавился дефицит портовых мощностей на Дальнем Востоке, что уже сегодня создает пробки на железных дорогах на подходах к портам. Если погрузка в южные порты с 2003 по 2011 год выросла на 35%, а в северо-западные – на 88%, то в порты Дальнего Востока – на 90%³. За счет средств государственного бюджета уже осуществляется расшивка узких мест на БАМе и Транссибе на условиях софинансирования и на возвратной основе.

Всего в новое строительство и реконструкцию сухопутной транспортной инфраструктуры Дальнего Востока и Байкальского региона до 2025 г. планируется вложить 8 трлн руб.⁴

Перспективные грузопотоки на БАМе сдерживает в основном восточный участок Хани – Комсомольск-на-Амуре – Ванино – Советская Гавань. ОАО «РЖД» разработало технико-экономическое обоснование «Освоение перспективных объемов перевозок на участке Тайшет – Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань на период до 2020 года», содержащее набор мероприятий по развитию пропускной и провозной способности БАМа и участков Транссиба. Расчетная стоимость реализации проекта до 2020 г. составит почти 1 трлн руб., в том числе на мероприятия по развитию железнодорожной инфраструктуры потребуется 517 млрд руб. Правительство РФ одобрило программу модернизации Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей в объеме 562 млрд руб., из которых 260 млрд руб. выделит государство.

¹ Углевозную подъездную железнодорожную ветку начали строить силами бывшего Министерства путей сообщения РФ. Министерство смогло возвести 60 км путей на самом ровном участке, а также часть прирассовой автодороги. Но потом, когда оказалось, что с оценкой финансирования стройки ошиблись в несколько раз, строительство дороги прекратили. Спустя пять лет после замораживания, новый оператор Эльгинского угольного месторождения – компания «Мечел» возобновила в 2007 г. строительство дороги длиной 321 км.

² По оценкам РЖД, к отправке по БАМу заявлено более 100 млн т грузов. Между тем фактическая пропускная способность составляет около 16 млн т.

³ **Ступин И.** Дайте дорогу экономике // Эксперт. – 2012. – № 25 (808). – URL: <http://expert.ru/expert/2012/25> (дата обращения: 26.07.2012 г.).

⁴ Российская газета. 2012. 26 ноября.

Одна треть денег понадобится на модернизацию Транссиба и две трети – на модернизацию БАМа. Из них 147 млрд руб. пойдут на модернизацию западного участка магистрали, а остальные – восточного. ОАО «РЖД» на развитие и поддержание восточного участка БАМа планирует выделить из собственных средств 41,1 млрд руб. Работы по реконструкции станций, разъездов на всем протяжении магистрали, ввод в эксплуатацию нового Кузнецкого тоннеля позволят повысить весовые нормы и скорость движения поездов, что повлечет за собой увеличение к 2020 г. пропускной и провозной способности до 65 млн т в год, а осевых нагрузок подвижного состава – до 25–30 т.

В перспективе в соответствии со Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 г. планируется специализация БАМа для пропуска тяжеловесных поездов, а Транссиба – для пропуска специализированных контейнерных поездов и для пассажирского движения¹, хотя с позиций экономической эффективности важнее, чтобы магистрали могли конкурировать в перевозках всех видов грузов. Как известно, БАМу предназначалась роль магистрали для разгрузки Транссиба на участке Тайшет – Волочаевка, т.е. предполагалось перераспределение между магистралями перевозочной работы, прежде всего транзитных потоков, что могло бы дать существенный эффект для грузопродьюителей (подробно эта проблема рассмотрена нами в работе² еще в прошлом веке).

Для осуществления этих замыслов предстоит кроме реконструкции транспортной системы БАМ – Транссиб – тихоокеанские порты как минимум «раскупорить» Тайшетскую горловину и сеть российских железных дорог в страны АТР. Проблема Тайшетской горловины имеет варианты решения: строительство развязки железнодорожных линий в разных уровнях в узле пересечения БАМа и Транссиба, увеличение длины существующих и строительство новых разъездов на Транссибе западнее Тайшета, строительство Северо-Сибирской железнодорожной магистрали как продолжение БАМа в западном направлении. Для обеспечения перевозок международных транзитных грузов предстоит воссоединить Транссиб и Транскорейскую магистраль, соединить материк с островами Сахалин и Хоккайдо. Соединение Сахалина и Хоккайдо обеспечит прямые железнодорожные перевозки из Японии в Европу со сроком доставки грузов примерно две недели против одного-двух месяцев доставки по морю. В Японии уже существует проект уникального 40-километрового железнодорожного моста между Сахалином и Хоккайдо, но он не имеет экономического смысла до тех пор, пока Сахалин не соединен с материком.

Необходимо определить приоритетность реализации проектов с тем, чтобы ограниченные инвестиционные ресурсы страны использовать наилучшим образом. Причем важно учитывать, что сравнительная ожидаемая эффективность этих проектов зависит не только от их экономических, социальных и иных характеристик, но также от сценариев развития России и от конкурентной мирохозяйственной среды, в которой Россия стремится занять достойное место и в которой проекты будут осуществляться. Однако достоверность актуализации конкретного сценария не может быть определена однозначно.

¹ Распоряжение Правительства РФ от 17.06.2008 № 877-р «О Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года» // Собрание законодательства РФ. – 2008. – № 29, ч. II. – Ст. 3537.

² Кибалов Е.Б., Кин А.А. Система БАМ – Транссиб как основа устойчивого развития прилегающих территорий // Регион: экономика и социология. – 1999. – № 4. – С. 38–84.

Традиционно кроме экспорта лесопродукции, угля Кузбасса и Прибайалья, которые в основном обеспечивают загрузку БАМ в восточном направлении, в регионе БАМа потенциальная ценность разведанных и оцененных запасов основных видов полезных ископаемых в зоне БАМа составляет от 500 млрд долл. США (по данным Роскомнедр на 1 января 1993 г.) до 15 трлн долл. США только по 50 видам минерального сырья¹. Построенный БАМ является готовым плацдармом для доступа к огромным ресурсам минерального сырья, имеющего спрос на мировом и внутреннем рынках. Активизация добычи воспроизводимых и невозпроизводимых ресурсов в зоне БАМа сможет генерировать высокий и устойчивый грузопоток и, следовательно, загрузку магистрали.

Правительство Российской Федерации определило основные виды минерального сырья, стратегически значимого для экономики страны. Перечень включает 29 наименований стратегического сырья. Из этих стратегически значимых дефицитных полезных ископаемых в зоне БАМа имеются: нефть, золото, медь, свинец, цинк, литий, редкие земли, уран, марганец, хром (в других регионах страны их запасы весьма ограничены), бокситы, молибден, вольфрам (в других регионах страны нет запасов соответствующих высококачественных конкурентоспособных руд).

По наличию стратегического сырья зона БАМа относится к территории федерального значения, освоение которой должно быть первоочередной задачей страны. Однако ни комплексные изыскательские работы, ни опытно-промышленная эксплуатация, ни вызывающие доверие технико-экономические обоснования по месторождениям не завершены до сих пор. Регион БАМ с его огромными потенциальными ресурсами остается резервной территорией² будущего освоения.

¹ БАМ: в ожидании оттепели. – URL: http://russia.tv/brand/show/brand_id/58122 (дата обращения: 08.07.2014 г.).

² Распоряжение Правительства РФ от 16.01.1996 № 50-р «Об основных видах стратегического минерального сырья» // Собрание законодательства РФ. – 1996. – № 4. – Ст. 390.