

УДК 338.45 + 338.984.2
ББК 65.9(2Р)30
А 64
DOI 10.36264/978-5-89665-385-1-2024-021-484

Рецензенты:

чл.-корр. РАН, д.э.н. Суслов В.И., д.э.н. Бардаль А.Б., к.э.н. Шульц Д.Н.

Коллектив авторов:

Гулакова О.И., Единак Е.А., Зиязов Д.С., Колпаков А.Ю., Котов А.В., Лавриненко П.А., Малов В.Ю., Мелентьев Б.В., Милякин С.Р., Панкова Ю.В., Ползиков Д.А., Тарасова О.В., Темир-оол А.П., Узякова Е.С., Узяков Р.М., Широв А.А., Щербанин Ю.А.

А 64 **Анализ и оценка процессов создания и развития в Азиатской России транспортной магистральной сети различного назначения** / под ред. А.А. Широа, О.В. Тарасовой. – Новосибирск: Изд-во ИЭОПП СО РАН, 2024. – 484 с.

ISBN 978-5-89665-385-1

В монографии сформулированы авторские предложения по Концепции развития транспортного комплекса Азиатской России, основанной на переходе от древовидной структуры к транспортной сети. Она предполагает создание необходимых условий для обеспечения транспортной доступности не только районов добычи природных ресурсов, но и создание доступных в транспортном отношении территорий, пригодных для обживания российским населением.

Книга подготовлена в рамках проектов НИР ИЭОПП СО РАН № 121040100262-7, ИНП РАН № 122040600149-5 и с использованием результатов исследования, проведенного при финансовой поддержке РФ в лице Министерства науки и высшего образования России в рамках крупного научного проекта, соглашение № 075-15-2020-804 от 02.10.2020 (грант № 13.1902.21.0016).

Монография может быть полезной для научных сотрудников, практиков, преподавателей и студентов экономических специальностей, чьи интересы связаны с вопросами развития транспортного комплекса РФ.

УДК 338.45 + 338.984.2
ББК 65.9(2Р)30

ISBN 978-5-89665-385-1

© ИЭОПП СО РАН, 2024
© Коллектив авторов, 2024

торы неопределенности. В качестве сценарных предпосылок используются данные официальных источников, например – Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации, Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации. Подобные официальные документы уже предполагают наличие выработанных сценариев развития какой-либо экономической сферы (инновационный, базовый, инерционный, пессимистический, оптимистический и иные сценарии). Затем проект «погружают» в прогнозные условия внешней среды и рассчитывают макроэкономические оценки последствий реализации уже в разрезе сценариев.

Примером работы с использованием инструментария ОМММ-ЖДТ является проект «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей с развитием пропускных и провозных способностей». В результате модернизация БАМа и Транссиба помогла бы достичь прироста ВВП в размере 4,24%, а в случае отказа от проекта этот показатель составил бы 3,65%, конечное потребление домашних хозяйств в случае реализации бы достигло 4,15% прироста, в противном случае 3,87% [Кибалов, Пятаев, 2015].

Таким образом, использование ОМММ при оценке крупных транспортных проектов является достаточно широко применимой практикой. В то же время такой анализ может быть дополнен расчетами по другим типам моделей для проведения обоснования финансовой состоятельности и оценки коммерческой эффективности потенциального проекта с учетом взаимодействия инвесторов и государства при его реализации (примеры будут представлены в разделах 5.3 и 5.4).

1.2. Транспорт как фактор активизации хозяйственной деятельности: опыт истории

Строительство Московского (Сибирского) тракта (начало XVIII века) ускорило обустройство старых и даже возникновение новых поселений вдоль этого транспортного коридора. Участки дороги, пролежавшие через тайгу, каждую весну размывались тальми водами и дождями, разбивались проходящими обозами, что означало ежегодный ремонт полотна, к которому привлекались крестьяне.

Несмотря на все эти сложности, в середине XIX века тракт беспрецедентной протяженностью около 9,5 тыс. км был построен.

Он значительно интенсифицировал торговлю между Россией и Китаем, в особенности – чаем, именно поэтому восточную часть дороги называют «Великим чайным путем». Города, стоявшие на Сибирском тракте: Кяхта, Верхнеудинск (Улан-Удэ), Иркутск, Красноярск, Ачинск, Томск, Каинск (Куйбышев Новосибирской области), Омск, Тюмень Екатеринбург – получили мощный толчок к развитию различных видов производственной деятельности: сельское хозяйство как поставщик продуктов питания для путников, а позже и для экспорта (только масла Сибирь отправила в Европу в 1898 г. 2,5 тыс. т, в 1900 г. – 18 тыс. т, а в 1913 г. – уже свыше 70 тыс. т); каретное дело (там, где наиболее массовым промыслом был извоз, развивалось коневодство, приносящее стабильный доход).

От тракта потянулись ветки дорог и на Север, и на Юг к ранее уже созданным городам. В разные годы XX века были проложены такие участки железной дороги, как Тайшет – Братск – Усть-Кут, Хабаровск – Комсомольск-на-Амуре, Крымская – Забайкальск, Бамовская – Тында, Барабинск – Каинск (Куйбышев), Новосибирск – Барнаул, Новосибирск – Новокузнецк, Тайга – Томск, Ачинск – Абакан, Ачинск – Лесосибирск, Решеты – Карабула, Белогорск – Благовещенск и др.). Люди, жившие вблизи дороги, часто путешествовали с обозами, постепенно вливались в коммерческую жизнь страны, были в основной своей массе более развитыми и грамотными по сравнению с жителями Европейской части страны. Крестьяне, ставшие купцами, старались диверсифицировать свою деятельность, что позволяло им получать дополнительный доход и с торговли, и с извоза, и с собственного хозяйства [Азиатская часть..., 2012].

Первые железные дороги в России (середина XIX века) строились преимущественно частным капиталом и решали в основном проблемы коммерческого характера [Могилевкин, 2005]. Осознание геополитического и стратегического значения железнодорожного транспорта для России произошло, вероятно, только после тяжелого поражения в Крымской войне, когда армия, защищавшая Севастополь, не могла получить ни обмундирование, ни продовольствие, ни оружие вовремя и в достаточном количестве. К концу XIX века строительство железных дорог пе-

решло в значительной степени к государству и финансировалось из казны, без чего создание Транссиба было бы невозможно.

Однако Великий Сибирский путь несколько запоздал в результате трудно объяснимой, но устойчивой позиции отечественных железнодорожников: начинать строить дороги только тогда, когда уже очевидно, что другие виды транспорта не справляются или нет возможностей их задействовать. Создаваемый ускоренными темпами он оказался слабо подготовленным к потребностям военного времени: низкая провозная способность в целом, постоянные диверсии на КВЖД (по территории России дорога будет полностью завершена только к 1916 г.), кругобайкальская железная дорога только строится, а паром через оз. Байкал действует не круглый год. Противники Транссиба категорично утверждали, что эта дорога обречена на бесприбыльную деятельность и будет вечным тяжелым бременем висеть на государственной казне [Ламин, Пленкин, Ткаченко, 1999]. И действительно, никаких значительных грузопотоков по ней тогда не предвиделось, так как в Сибири еще не было производств, способных дать большие объемы грузов.

Транссибирская магистраль начиналась как стратегическая дорога для сохранения территории Российской Империи на Востоке. Очевидность необходимости скорейшей реализации этого проекта усилилась после неизбежной продажи Аляски и резкого наращивания военного потенциала Японии. Требование мобильности вооруженных сил совпадало с требованием заселения этих территорий, создание в Сибири и на Дальнем Востоке постоянного контингента российского населения. Однако уже первые годы эксплуатации Транссиба выявили и еще одну важнейшую функцию этой дороги: сначала наращивание поставок зерна в центральные области России, а затем масла и сыра, вплоть до резкого наращивания экспортных поставок этих продуктов в Западную Европу. Постепенно, по мере изучения природных ресурсов вдоль Транссиба выявилось огромное количество месторождений разнообразных полезных ископаемых, к которым потянулись ветки железных дорог.

К сожалению, освоенческая роль железных дорог, активно использованная в США и Канаде в практике социально-экономического развития слабо обжитых территорий, так и не

прижилась на отечественной почве [Ламин и др., 1999]. Об этом говорит все последующее развитие железнодорожного транспорта. Правило, что железные дороги следует строить только лишь после исчерпания потенциала других, более дешевых видов транспортных сообщений, действует и в настоящее время. Строить новые ветки к ресурсам для бизнеса еще допустимо, а вот создавать транспортные коридоры, для развития всего народного хозяйства или удобства населения – эти задачи откладывались на неопределенное будущее.

Но оно наступило гораздо раньше, чем это можно было себе представить. 1914 г. показал, что значит владеть проливами и не иметь альтернативных выходов на мировые рынки. Так, еще в 1910 г. были предложения строительства железной дороги на Мурман, которые были встречены возражениями: зачем тратить огромные деньги, если есть Санкт-Петербург и выход в Атлантический океан через Балтийское море. В первые же дни Первой мировой войны весь Балтийский флот России оказался запертым в Финском заливе немецкими минами. Были и проблемы с прохождением Босфора. Другими словами, оказалось, что у России нет свободных выходов в мировой океан в западном направлении, и пришлось в авральном порядке прокладывать 1000 км – железнодорожную ветку на Мурманск. Еще раз эта же ситуация случилась в 1941 г., когда опять Балтийский флот СССР оказался запертым в Финском заливе, а немецкие и финские войска упорно старались перерезать железную дорогу на Мурманск. К чести наших войск, им этого сделать не удалось, а то вряд ли бы только порт Архангельска смог бы принять все грузы, направляемые (в то время) нашими союзниками по ленд-лизу [Славин, 1982].

В годы Великой Отечественной войны роль уже созданного Транссиба трудно переоценить. Это и создание на Урале нового района оборонной промышленности еще в 1930-е годы – это и возможность передислокации армии со всей техникой с Дальнего Востока в кратчайшие сроки, это и снабжение страны продовольствием из хлебных регионов Сибири, это и прием помощи, направляемой союзниками в порты Дальнего Востока [Раднаев, 1996]. Об исключительной значимости Транссиба говорит и следующий факт, вскрытый после опросов немецких пленных генералов, об их предложениях по организации десантных мор-

ских/речных операций в верховьях Оби и Енисея по ликвидации Транссиба как связующего элемента экономики СССР. Эти генералы были уверены, что такая операция способствовала бы победе Германии [Сибирь..., 1996]. Да и в настоящее время фактор освоенности территории страны в транспортном отношении (без чего, вероятно, бесполезно говорить о перспективах обживания территории) продолжает играть заметную роль в поддержании национальной безопасности (подробнее см. раздел 1.3).

В 30-е годы XX века геополитическая ситуация на Дальнем Востоке вновь стала напряженной, и потребовалось проектирование нового участка широтной магистрали на 300–400 км севернее Транссиба. Это был проект будущей Байкало-Амурской магистрали (БАМ), к которой еще до ВОВ был даже проложен участок Бамовский (Сковородино) – Тында. К 60-м годам XX века для реализации многочисленных промышленных проектов Сибири и Дальнего Востока мощностей Транссиба уже не хватало, что совпало с новым напряжением отношений с КНР. Проект БАМ как восточного «дублера» Транссиба снова стал актуальным, хотя многие проекты освоения месторождений вдоль БАМа оказались недостаточно востребованными. Особенно при изменении социально-экономических отношений в России после 1991 г.

Реализуемый в настоящее время проект «Восточный полигон» касается в основном активизации Транссиба и расширения БАМа с целью увеличения экспортных поставок. Однако новые широтные транспортные коридоры, прежде всего, необходимы для скрепления всех регионов страны, активизации внутрirosсийского взаимодействия взаимодополняющих региональных экономик и ликвидации транспортной дискриминации населения Востока страны. Таким коридором может выступить проект создания нового глубоководного порта на Баренцевом море – Индига и участка железной дороги к нему (Баренцкомур), соединяющей этот порт с сетью железных дорог России (подробнее см. раздел 4).