

УДК 338.45 + 338.984.2  
ББК 65.9(2P)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(2P)30

ISBN 978-5-89665-385-1

© ИЭОПП СО РАН, 2024  
© Коллектив авторов, 2024

### 1.3. Роль транспортного комплекса восточных регионов страны в сохранении национальной безопасности России

Выделим три аспекта обеспечения национальной безопасности, для которых транспорт играет существенную роль: единство социально-экономического пространства страны, ресурсная и транспортная независимость (рис. 1.2).

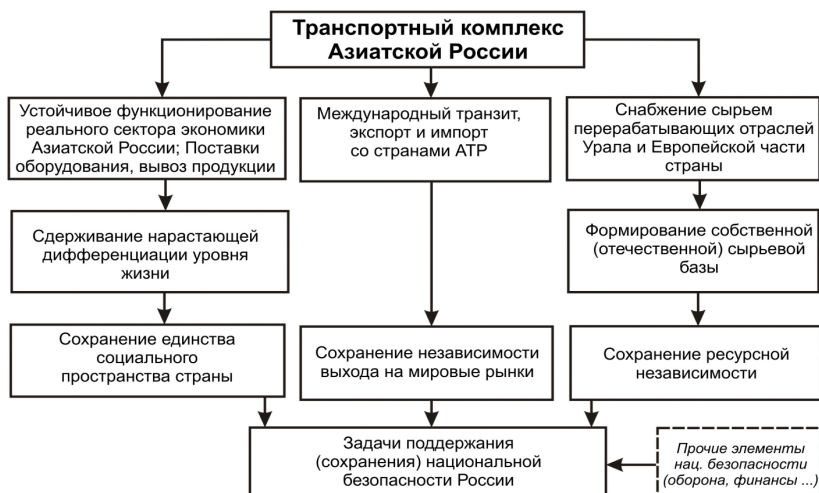


Рис. 1.2. Роль транспортного комплекса Азиатской России в поддержании экономической безопасности страны

Источник: составлено авторами.

Сохранение *единого социально-экономического пространства* предполагает сокращение существующей в настоящее время (и, к сожалению, увеличивающейся) территориальной дифференциации уровня жизни населения и его транспортной дискриминации.

Переход к рыночной экономике усилил естественную неоднородность экономического развития регионов, и, конечно, неизбежно отразился на уровне жизни населения, прежде всего районов Севера и Востока России. Одновременно резко сократился межрегиональный внутрисистемный товарообмен.

Заметную роль в этом негативном процессе сыграла транспортная отрасль. Оставаясь государственной монополией, она «поступила» по естественным рыночным законам: если есть спрос и нет конкурентов – повышай тариф. Причем новый тариф действительно соответствовал новым рыночным условиям (себестоимость плюс некоторая прибыль). Он оказался неприемлемым даже для простого «выживания», не говоря уже о расширенном воспроизводстве, многих других отраслей хозяйства, ориентированных прошлой государственной экономической политикой на работу в условиях искусственно пониженных тарифов. Только в последнее время государство постепенно начинает восстанавливать свою роль как «стратегического партнера» транспортной отрасли российской экономики. Для этого запускаются специальные институциональные механизмы, такие как государственно-частное партнерство и инфраструктурные кредиты, контролируется рост транспортных тарифов, прорабатываются системы скидок при перевозках определенных грузов.

Усиление дезинтеграции регионов является прямой угрозой целостности государства [Проблемные регионы..., 2005; Азиатская часть..., 2008]. Реально добиться сокращения разрыва в уровне жизни между регионами России можно только путем создания условий для их саморазвития, использования собственных ресурсов: и минерально-сырьевых, и рекреационных, и биологических, и выгод экономико-географического положения. При этом необходимо, чтобы, не исключая тесных связей с сопредельными государствами, экономика восточных регионов была в основном ориентирована на внутривосточный рынок, на поставки в ее центральные и западные регионы. Для сохранения единого цивилизационного пространства немаловажно создать условия для мобильности населения между регионами страны, т.е. повысить транспортную доступность. При этом понятно, что ни заселение территорий, ни их экономическое развитие не может осуществляться без надежного транспортного комплекса [Малов, Тарасова, 2017].

Опыт военных конфликтов и локальных войн в различных районах земного шара в послевоенные годы, сохранение очагов напряженности в границах экономического пространства СНГ, укрепление блока НАТО дают основания утверждать, что про-

блема безопасности существует. События в Тибете (март 2008 г.), связанные с проведением военных операций против сепаратистских устремлений определенной части тибетцев – еще один наглядный пример полезности опережающего строительства железных дорог в проблемные регионы. Поэтому обеспечение мобилизационной готовности транспорта остается одной из важнейших общегосударственных задач.

*Ресурсная независимость* обеспечивается наличием собственных (возможно, потенциальных, но доступных по транспортному фактору и контролируемых отечественными структурами) источников природных ресурсов, требуемых отечественной перерабатывающей промышленностью высоких технологических укладов (5 и 6 уровней).

Распад СССР и переход на новые рыночные условия хозяйствования привел к разрыву налаженных производственно-логистических связей и заставил предприятия самих искать новых партнеров. Этим моментально воспользовались крупные иностранные компании: вынуждая продавать сырье и полуфабрикаты по бросовым ценам. Наибольший урон понесла отечественная перерабатывающая промышленность, в том числе промышленность пятого и шестого уклада экономики, те ее отрасли, где создается большая часть добавленной стоимости страны, занята большая и квалифицированная часть трудовых ресурсов, отрасли, определяющие роль любой страны в мировом рынке XXI века.

Многие источники ресурсов (в том числе и некоторых стратегических), которые до распада СССР считались «внутренними», оказались на территории новых суверенных государств, и их использование связано с существенно возросшими транспортными издержками.

Потенциально Россия может быть самодостаточной практически по всем видам ресурсов: геологическая отрасль в годы существования СССР наработала большой задел, который используется сегодня едва ли на 10%. Основной источник собственных ресурсов России – ее северные территории и, особенно, ее Азиатская часть. Их эксплуатация существенно затруднена отсутствием развитого транспортного комплекса, что делает добычу ресурсов малорентабельной и поэтому неконкурентоспособной.

Предложения по формированию в России новых ресурсных баз на Севере и новых транспортных выходов на мировой рынок ни в коей мере не означает отказа от покупок сырья за рубежом, или от использования существующих транспортных коммуникаций, проходящих через третьи страны. Однако представляется уместным лишить эти страны монопольного положения поставщиков сырья или «посредников» во внешнеторговых операциях российского сектора реальной экономики.

Таким образом, восстановление экономической безопасности России самым тесным образом связано с интенсивным развитием транспортного комплекса ее Азиатской части.

*Транспортная независимость* обеспечивается наличием собственных, не контролируемых другими государствами транспортных коммуникаций, собственных выходов на мировой рынок для осуществления экспортно-импортных операций, в том числе предоставления услуг транспорта для выполнения транзитных перевозок между другими странами.

После распада СССР из трех железнодорожных магистралей, по которым осуществлялись связи Сибири в западном направлении в пределах России, осталась только одна магистраль – Транссиб. Две дороги (Средсиб и Южсиб) частично оказались вне России, на территории суверенного государства Казахстан. Кроме того, и на Транссибе имеется небольшой отрезок главного хода в районе города Петропавловска на участке Омск – Екатеринбург, который пересекает территорию Казахстана. Это не худший вариант, но все же использование этих магистралей теперь уже требует заключения межгосударственных соглашений. Возникают дополнительные финансовые, организационные, правовые и технические осложнения. Второй ход Транссиба на участке между станциями Омск – Тюмень – Екатеринбург оснащен технически слабее.

После распада СССР в пределах России осталось только 40% портов и 50% портовых мощностей бывшего Союза [Малов, Тарасова, 2017]. Вне ее оказались важнейшие контейнерные, нефтяные, зерновые, паромные и другие специализированные терминалы, через которые осуществлялись экономические связи Азиатской России по вывозу продукции и получению необходимого сырья (Ильичевск, Одесса, Таллин, Вентспилс, Николаев и др.). Оставшиеся у России морские порты в западной части страны

только с недавнего времени стали ускоренными темпами наращивать свои мощности, но возможности их расширения ограничены (Новороссийск, Туапсе, Санкт-Петербург, Выборг и др.). Значительно усложнилась доступность портов Калининградской области. Железная дорога к ним пересекает территорию Литвы.

Для достойного входа в мировую хозяйственную систему (МХС) требуются независимые от других стран пути внешней торговли. Не исключается использование существующих выходов, но уже на более выгодных для России условиях. Новые, независимые от других стран выходы в МХС имеются на Севере и Востоке России. Возможность поиска «естественных» транспортных союзников – государств, также заинтересованных в создании новых транспортных коридоров в текущих геополитических условиях весьма ограничены. В долгосрочной перспективе таковыми могли бы стать, Финляндия и Япония – по созданию железнодорожной магистрали Токио – Париж (через Сахалин, по БАМу, Транссибу или Севсибу), или Норвегия с Нидерландами – по совместному использованию Северо–Восточного прохода для ускорения морских перевозок на линии Йокогама – Роттердам.

#### **1.4. Интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны**

На Второй международной евроазиатской конференции по транспорту в С.- Петербурге (2000 г.) в присутствии 40 министров транспорта стран Европы и Азии, а также других лиц высокого уровня, включая ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН, были утверждены пять международных евроазиатских транспортных коридоров (МТК), два из которых пролегают по территории России (ТРАССИБ и «Север-Юг») и один – морской (Севморпуть). Комитет по внутреннему транспорту ЕЭК ООН еще в 1995 г. утвердил сам термин МТК, под которым, в части грузовых перевозок, подразумевается маршрут между крупными хозяйственными центрами (как ось), с шириной порядка 50 км в обе стороны от оси, в рамках которого имеется возможность использования различных видов транспорта (перевалка грузов с одного вида на другой), услугами складов и площадок, располагаемых на таких площадях. Особо подчеркивалось, что в рамках МТК должна ис-