

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 транспортно-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

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Азиатская часть России всегда была важным звеном экономики страны. В настоящее время ее значение резко возросло, встала задача активизации восточного направления внешнеторговых связей, а сам макрорегион рассматривается как пространство для создания новых коммуникационных возможностей.

Ключевые требования, которые предъявляются к развитию транспортной системы Азиатской России, связаны с обеспечением бесперебойных поставок ресурсов, а также вывоза продукции во всех видах сообщения. С учетом этой задачи, а также в соответствии с перспективами реализации крупнейших инвестиционных проектов в средне- и долгосрочной перспективе наибольшую роль в решении этой задачи будет играть железнодорожный транспорт и трубопроводная система.

Следует исходить из того, что ресурсная база Азиатской России на протяжении ближайших двух десятилетий будет определять структуру и географию перевозок грузов, в которой будут преобладать экспортные перевозки в направлении портов и погранпереходов дальневосточной части страны.

В перспективе развитие услуг железнодорожного транспорта должно во все большей степени ориентироваться на внутренние перевозки, что потребует, помимо прочего, донастройки транспортных тарифов. В целом можно говорить об определении новых требований к транспорту, как ключевой отрасли экономики, включая механизмы формирования инвестиционных ресурсов, а также субсидирования новых грузов и направлений их перевозки.

Ключевая роль автомобильного транспорта при этом должна состоять в обеспечении межрегиональной связанности и обеспечении интермодальных перевозок в рамках проектов по усложнению экономики Азиатской России. Для этого должна опережающим темпом развиваться сеть опорных федеральных трасс, а также дорог регионального значения. При развитии автомобильных дорог должны повышаться требования безопасности с учетом перспективного роста уровня автомобилизации. Расширение использования электротранспорта должно обеспечиваться развитием соответствующей зарядной инфраструктуры. В деле снижения транспортной дискриминации населения важна роль авиационного транспорта.

Роль водного и воздушного транспорта для перевозки грузов следует рассматривать как вспомогательную. В то же время эти виды транспорта должны активно развиваться и обеспечивать необходимый объем транспортной работы там, где есть ограничения на перевозки автомобильным и железнодорожным транспортом: в меридиональных направлениях и в труднодоступных регионах Азиатской России. В летние периоды времени важно переключение, где это возможно, части грузовых перевозок с железной дороги на водный транспорт в целях высвобождения провозных мощностей, в том числе и для пассажирских перевозок.

Сдерживающим фактором развития регионов Азиатской России могут выступать транспортные ограничения, поэтому крайне важно обеспечивать развитие провозных мощностей в соответствии с реализацией крупных проектов по развитию ресурсной базы и промышленности. Это позволит избежать конкуренции за провозные мощности между внутренними и экспортными перевозками, а также между отдельными видами грузов.

Ключевой задачей на перспективу является поиск условий для перехода в Азиатской России от древовидной структуры транспортного комплекса, к транспортной сети и расширения экономически освоенного и заселенного пространства. Одновременно будут удовлетворены потребности новых импульсных промышленных проектов территории, и расширен пул их логистических возможностей. При этом считается обязательным предусмотреть формирование сети как взаимодействующих элементов разных видов транспорта в соответствии с местными (региональными) условиями.

Сокращение численности населения Азиатской России явилось естественным следствием падения уровня жизни и возрастанием уровня транспортной дискриминации. Некоторое оживление в последние годы в сфере перерабатывающих производств лишь в незначительной степени способно компенсировать потери предыдущих десятилетий. К тому же и здесь заметен крен в сторону усиления экспортных поставок и в меньшей степени на внутрисистемный рынок. Во многом это определяется трудностями (дороговизной) использования транспорта. К объективным трудностям следует отнести факт естественных, природных ограничений на эффективность большинства проектов, особенно в части развития перерабатывающих производств на востоке страны. Однако если мы признаем, что в целях национальной безопасности необходимо сохранить контроль

над этой территорией, то здесь, в Азиатской России, необходимо создание новых высокооплачиваемых рабочих мест, а также поддержание соответствующей производственной и социальной инфраструктуры.

Для анализа и оценки процессов создания и развития транспортной системы Азиатской России создан и апробирован модельный аппарат, включающий несколько уровней моделирования: народнохозяйственный (модель СТД РАР, модель оценки транспортных проектов), отраслевой (ПРОСТОР, модель прогнозирования пассажирских перевозок воздушным транспортом) и проектный (имитационные финансово-экономические модели отдельных проектов).

Предложенный комплекс взаимосвязанных моделей позволил провести расчеты, показывающие, какие издержки и трансформации в народном хозяйстве станут результатом принятия парадигмы о необходимости опережающего роста уровня жизни в Азиатской России, в том числе значительного снижения уровня транспортной дискриминации населения.

Проведенные анализ и оценка процессов развития транспортной магистральной сети различного назначения, а также и результаты сценарных расчетов позволяют сделать следующие выводы.

Перспективная транспортная сеть Азиатской России на 2035 г. должна состоять из трех широтных транспортных коридоров, полностью проходящих по территории России: Транссиб, БАМ с продолжением на запад Северо-Сибирской магистралью (+Баренцкомур до Индиги) и СМП. Меридиональные связи будут осуществляться участками железных дорог, автомагистралями и реками: Обь, Енисей Лена, Колыма. Это сохраняет перспективы превращения Транссиба в скоростную пассажирскую и контейнерно-перевозочную магистраль.

Проекты ВСМ на территории Азиатской России на данный момент крайне маловероятны ввиду бюджетных и технологических ограничений, поэтому пока даже не рассматриваются ОАО «РЖД». Только значительный рост как самого населения, так и его платежеспособности, обеспечит возникновение предпосылок для целесообразности строительства ВСМ проектов на этой части РФ.

Учитывая природно-климатические и ландшафтные особенности многих регионов Сибири и Дальнего Востока, требуется ускоренное внедрение новейших (в том числе уже предложенных

отечественным машиностроением) транспортных средств: СВП, дирижаблей, экранопланов, вездеходов, струнного транспорта и т.п. Требование всесезонности их функционирования потребует активизации использования новых (частично уже созданных) транспортных средств, что предполагает активизировать машиностроительный комплекс, ориентированный на потребности Сибири и Дальнего Востока. Комплексное моделирование данных процессов и оценка макроэкономических эффектов может стать продолжением исследований.

Районы Северо-Востока страны, отстоящие от магистралей на значительные расстояния, должны быть обеспечены услугами малой авиации в «арктическом» исполнении, чьи образцы уже успешно работают как в Антарктиде, так и на островах Северного Ледовитого океана. В части ДФО и СФО особенно важна система хабовости. Система федеральных хабов должна дополняться сетью узловых аэропортов в опорных центрах – существует потенциал формирования до 40 таких аэропортов, благодаря которым будет увеличена авиаподвижность на региональном уровне. Из любого малого аэропорта страны должна обеспечиваться связность на самолетах, предназначенных для местных воздушных линий, как минимум с одним узловым аэропортом, а также вертолетным транспортом с труднодоступными населенными пунктами, где отсутствуют взлетно-посадочные полосы.

Наиболее перспективным широтным коридором на основе автомобильного транспорта может стать магистраль, связывающая рекреационные зоны юга Сибири; Бийск – Турочак – Таштагол – Абаза - Кызыл, что позволит повысить транспортную доступность горных и предгорных районов Алтая, Хакасии и Тувы.

Также важным направлением должна стать поддержка технологических изменений, направленных на большую энергоэффективность и большую экологичность (меньший объем выбросов) автотранспорта, проектов по автоматизации управления транспортными средствами, проектов, способствующих распространению совместного использования автомобилей, внедрение интеллектуальных транспортных систем и цифровизацию. Выполненная оценка последствий интенсификации технологических изменений в транспортном секторе показывает возможности масштабной реструктуризации экономики страны в целом. Внедрение перечисленных технологических инноваций на транспорте обусловит запрос на рост сектора ИКТ, сектора вычислительной техники, радио-компонентов

при снижении в отраслях торговли, производстве нефтепродуктов, сухопутного транспорта, производстве автомобилей (снижение спроса).

Отдельно отметим благоприятные экологические последствия данных технологических и структурных изменений. На основе анализа экологических аспектов работы транспорта в Азиатской России предложены также некоторые другие направления и механизмы снижения негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду и климат на период до 2035 г.

Для того чтобы достичь предлагаемой структуры транспортной сети Азиатской России, необходимо запустить достаточно крупные (читай, капиталоемкие) комплексные проекты. Их проработка и реализация с очевидностью предполагает тесное взаимодействие государства и бизнеса, развития различных направлений государственной политики. В России, следуя зарубежному опыту, уже заложена тенденция на привлечение внебюджетного финансирования в транспортную отрасль. Ввиду грядущих бюджетных ограничений в РФ рекомендуется закрепление и тиражирование практик проектного уровня государственной поддержки транспортного строительства: ГЧП, инфраструктурные кредиты, инфраструктурные облигации и др. Этот тренд неизбежно предъявляет новые требования к компетенциям управленческих команд регионов и муниципалитетов, порождает в перспективе большой спрос на экспертные оценки эффектов транспортных проектов, которые могут быть реализованы с помощью методик и инструментария, созданных в рамках выполнения исследований коллектива.

В конечном счете, расчеты еще раз подтвердили предположения о том, что ускоренное развитие транспортной инфраструктуры и экономики Азиатской России на основе неперемennого повышения уровня жизни постоянно живущего здесь населения – это залог успешного решения многих проблем страны: и геополитических, и экономических, и социальных.