



Строительство железных дорог: восточный вектор



Дмитрий МАЧЕРЕТ

Dmitry A. MACHERET

Восточный полигон сети железных дорог приобретает для страны все большее значение в силу объективных экономических причин. В рамках намеченного стратегического развития транспортная система Сибири и Дальнего Востока нуждается в постоянном наращивании инвестиционного потенциала, и от решения этой задачи зависит сегодня не только судьба строящихся железнодорожных линий. Масштабы вложений глобальные. В статье рассматривается сложившаяся ситуация на транспортном рынке, дается оценка перспективам развития промышленности, добывающих отраслей восточных регионов, возможностям создавать на этой основе новые рабочие места, осваивать малообжитые, но богатые природными ресурсами территории.

Ключевые слова: экономика, железные дороги, рыночные отношения, инфраструктура, проекты, строительство, бюджетная система, частный капитал, региональные инвестиции, Сибирь, Дальний Восток.

Мачерет Дмитрий Александрович — доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой «Экономика строительного бизнеса и управление собственностью» Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ).

За двадцать лет возрождения и развития рыночных отношений в России произошли значительные изменения в региональной структуре грузовой базы и грузопотоков.

В 1992 году, на старте рыночных реформ, на железные дороги европейской части страны («Западный полигон») приходилось 69% общесетевой погрузки и 66% грузооборота. На дороги Сибири и Дальнего Востока («Восточный полигон») — соответственно 31% и 34%.

К 2011 году доля Западного полигона существенно снизилась (в погрузке до 61%, грузообороте — до 60%), а Восточного — возросла (в погрузке до 39%, грузообороте — до 40%).

Столь заметное изменение географической структуры и объемов перевозок определили следующие факторы:

- высокий уровень межвидовой конкуренции на транспортном рынке в европейской части страны (прежде всего за счет активизации автомобильного и речного транспорта), с одной стороны, и безальтернативность железных дорог на многих направлениях перевозок Восточного полигона сети — с другой;
- развитие добывающей промышленности Сибири и Дальнего Востока, использующей в первую очередь услуги железнодорожного транспорта;

- увеличение экспортных товаропотоков на рынки Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР).

При этом отмеченный структурный сдвиг является не временным, не преходящим, а долгосрочным, имеющим стратегическое значение, поскольку указанные факторы будут действовать и в перспективе.

Это, естественно, предъявляет повышенные требования к развитию Восточного полигона российских железных дорог.

Между тем, в регионах Сибири и Дальнего Востока обеспеченность территории железнодорожными путями минимальна. В Сибирском федеральном округе плотность железнодорожной сети составляет менее 3 км/тыс. км², в Дальневосточном — около 1,3.

Для сравнения: в европейской части России этот показатель колеблется от 7,8 до 26,1 км/тыс. км².

У основных экономических партнеров России в Азии, имеющих протяженную сухопутную границу с нашей страной — Казахстана и Китая, — этот показатель составляет соответственно более 5 и около 10 км/тыс. км², причем имеет тенденцию к росту, особенно в Китае, который благодаря масштабному железнодорожному строительству по общей протяженности сети опередил Россию и вышел на второе (после США) место в мире.

Проблема, конечно, не в формальном отставании от кого-то по показателям развития железнодорожной сети, а в том, что в условиях глобализирующейся мировой экономики, при динамичном росте товаропотоков между АТР и Европой существующий железнодорожный потенциал не позволит России использовать естественные географические преимущества трансконтинентального сухопутного «моста» и переведет страну на периферийное положение в мировой транспортной системе.

Даже в период острой фазы глобального экономического кризиса (2009 г.), приведшего к заметному спаду общего грузооборота российских железных дорог, высокая конъюнктура товарных рынков стран АТР вызвала значительный рост спроса на железнодорожные перевозки в этом направлении, осложнила эксплуатационную ситуацию на Восточном полигоне, замедлила доставку товаров и ухудшила качество использования подвижного состава.

Очевидно, что с учетом прогнозируемой высокой динамики товаропотоков со странами АТР (как экспортно-импортных, так и транзитных) развитие существующих главных магистралей Восточного полигона — Транссибирской

и Байкало-Амурской, а также расширение сети железных дорог Сибири и Дальнего Востока становятся важнейшей стратегической задачей государственной политики.

По оценкам экспертов, для того чтобы создать на востоке России полноценный хозяйственный контур, с современным сектором услуг, что позволило бы включить механизмы динамичного роста экономики и улучшения демографической ситуации, одним из обязательных условий является развитие инфраструктуры [1].

При этом особенно серьезные инвестиции нужны транспортным коммуникациям. Расширение транспортно-логистических возможностей макрорегиона даст возможность ускорить сотрудничество со странами АТР, что, в свою очередь, как полагают специалисты, поможет «не только притоку зарубежных инвестиций и созданию новых рабочих мест, но и появлению современного оборудования, передовых технологий, системы менеджмента и новых знаний» [1, с. 21].

Не случайно в соответствии со стратегией развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 года [2] около 60% новых линий должно быть построено в регионах Сибири и Дальнего Востока. Их сооружение позволит увеличить плотность железнодорожной сети в Сибири на 31–38%, на Дальнем Востоке — на 61–85% (в зависимости от варианта реализации стратегии).

Следует отметить, что на Сибирь и Дальний Восток при этом приходится свыше 90% запланированных стратегических линий, предназначенных для укрепления транспортной целостности страны, и около 78% — грузообразующих, предполагающих транспортное обслуживание новых месторождений полезных ископаемых и промышленных зон.

Экономика Дальнего Востока и Сибири — один из самых перспективных компонентов экономической структуры России. В недрах удаленных от центра регионов сосредоточено 60–85% основных минерально-сырьевых и энергетических ресурсов страны, 45% гидроэнергетического потенциала, около 9% мировых и более 40% отечественных запасов древесины. Доля добычи полезных ископаемых уже сейчас составляет здесь около 17% от общего ее объема в Российской Федерации. И без опережающего развития железнодорожного транспорта невозможно обеспечить эффективное развитие экономики этих регионов.

К примеру, для освоения богатейших природных ресурсов Дальнего Востока требуется построить такие грузообразующие и технологические линии, как Шимановская — Гарь — Фев-





ральск, Якутск — Кангалассы, Улак — Эльга, Хани — Олёкминск и ряд других. Только тогда удастся освоить в полном объеме Гаринское железорудное месторождение, Кангаласское месторождение угля, Эльгинское месторождение руды и им подобные объекты.

В Сибирском федеральном округе та же ситуация со строительством железнодорожных линий (Кызыл — Курагино, Чадобец — Кода, Новая Чара — Апасатская и др.), которые нужны, чтобы обеспечить разработку Элегестского и Апасатского месторождений коксующегося угля, Быстринского месторождения полиметаллических руд, освоение Русского и Заполярного нефтегазовых месторождений.

При этом высокие темпы роста прогнозируются и для транзитных перевозок. По оценкам Института экономики и развития транспорта [3] общий грузопоток из Восточной Сибири в сторону Тихого океана уже к 2015 году возрастет на 34%, а к 2020 году — в 1,5 раза. Беспрецедентный рост ожидается в те же сроки в направлении Ванино-Совгаванского узла: в 2,3 раза и 3,2 раза соответственно.

Для решения столь масштабных задач необходимо привлечение дополнительных инвестиционных ресурсов на основе объединения усилий государства, регионов, ОАО «РЖД» и частного капитала.

Одним из ключевых инструментов здесь могут стать финансовые вложения государства в развитие железнодорожной инфраструктуры. Реализация таких проектов, с одной стороны, будет способствовать созданию десятков тысяч рабочих мест, окажет мощнейшую поддержку реальному сектору экономики, «свяжет» государственные вложения на длительный срок и, следовательно, нивелирует риск возрастания инфляции, а с другой стороны — сформирует и фундамент модернизации экономики, повышения ее конкурентоспособности.

Сейчас в рамках государственно-частного партнерства реализуется комплексный инвестиционный проект «Реконструкция участка Комсомольск-на-Амуре — Советская Гавань со строительством нового Кузнецовского тоннеля». Проект осуществляется с 2008 года и рассчитан на период до 2016 года, 70% его финансирования будет покрыто за счет средств ОАО «РЖД» и 30% — за счет Инвестиционного фонда РФ. Завершение работ, как ожидается, позволит более чем вдвое увеличить провозную способность линии.

На территории Республики Саха (Якутия) с последующим выходом на БАМ предусмо-

тreno сооружение железнодорожных трасс Томмот — Кердем — Якутск (Нижний Бестях) и Правая Лена — Якутск со строительством совмещенного мостового перехода через р. Лена в районе г. Якутска до станции Якутский речной порт (левый берег). Завершение пускового комплекса линии Беркакит — Томмот — Якутск (Нижний Бестях) является самым масштабным проектом, реализуемым в регионе.

Стратегией-2030 намечен еще ряд перспективных проектов, новых направлений международного сообщения. К таким можно отнести строительство линии Селихин — Ныш с переходом через пролив Невельского. Благодаря ему будет возможность наладить устойчивые связи острова Сахалин с материком и, кроме того, укрепить варианты сухопутного сообщения Японии и стран Восточной Азии с Европой на базе Транссиба.

При формировании Стратегии-2030 была обоснована целесообразность строительства железнодорожных линий стратегического характера за пределами названного срока: Нижний Бестях — Мома — Магадан (протяженность более 1,8 тыс. км), Мома — Дачный — Уэлен (более 2,4 тыс. км), Дачный — Петропавловск-Камчатский (2,4 тыс. км). Они расширяют опорную транспортную сеть в Дальневосточном регионе, обеспечивают железнодорожное сообщение с субъектами Российской Федерации, ранее не имевшими его (Магаданская область, Камчатский край и Чукотский автономный округ), а также условия для формирования новых «точек» экономического роста. Помимо того, выход на Уэлен создает перспективу железнодорожным связям через Россию для США и Европы, США и стран АТР.

Основными получателями эффекта от развития Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей, строительства новых линий будут Российская Федерация и субъекты Сибирского и Дальневосточного федеральных округов, частные компании и, конечно, жители прилегающих к трассам территорий.

С точки зрения интересов частного капитала, его участия в инвестировании проектов развития региональных транспортных сетей важны прежде всего совместимые со стратегией государства приоритеты.

Для привлечения частных инвесторов особенно перспективным именно в восточных регионах представляется механизм, предложенный профессором Б. М. Лапидусом [4]. Суть его заключается в том, чтобы дать компаниям, инвестирующим в строительство новых

железнодорожных линий, исключительные права на разработку природных богатств в расширенной полосе отвода. Это позволило бы иметь реальную, подкрепленную ресурсным обеспечением эффективность инвестиций без нагрузки на федеральный бюджет и вовлечь в хозяйственный оборот природные ресурсы, «омертвленные» пока из-за отсутствия транспортной инфраструктуры.

Представляют интерес и предложения А. В. Марцинковской по привлечению финансовых резервов пенсионной системы России в качестве инвестиций для реализации долгосрочных проектов в железнодорожном строительстве [5]. Учитывая перспективный характер инфраструктурных проектов в Сибири и на Дальнем Востоке, этот инструментарий может быть использован там с полным правом.

Развитие железнодорожной инфраструктуры Сибири и Дальнего Востока будет способствовать повышению инвестиционной привлекательности этих регионов, продвижению российских товаров и услуг на внешних рынках, созданию современного рынка транспортных услуг, а также окажет позитивное влияние на рас-

ширение экономического потенциала Востока нашей страны и развитие взаимовыгодных экономических связей России и государств АТР.

То есть восточный вектор развития сети отечественных железных дорог должен рассматриваться в этом контексте не только в качестве отраслевого, но и государственного приоритета.

ЛИТЕРАТУРА

1. Попов А., Чернышов С. Мертвый восток // Эксперт. — 2012. — № 27.
2. Стратегическое развитие железнодорожного транспорта в России / Под ред. Б. М. Лapidуса. — М.: МЦФЭР, 2008.
3. Пехтерев Ф. С. Об основных положениях Генеральной схемы развития сети железных дорог ОАО «РЖД» на период до 2020 года // Железнодорожный транспорт. — 2012. — № 5.
4. Лapidус Б. М. На пределе возможностей // Эксперт. — 2011. — № 40.
5. Марцинковская А. В. Привлечение инвестиций в инфраструктуру железных дорог за счет средств пенсионных резервов // Экономика железных дорог. — 2012. — № 10. — С.27–35.
6. Мачерет Д. А. Транспортный срез экономики // Мир транспорта. — 2009. — № 4. — С.64–69.
7. Мачерет Д. А. Экономический кризис и транспорт // Мир транспорта. — 2010. — № 2. — С. 4–13. ●

CONSTRUCTION OF RAILWAYS: EASTERN VECTOR

Macheret, Dmitry A. — D. Sc. (Economics), professor, head of the department of economics of construction business and property management of Moscow State University of Railway Engineering (MIIT), Moscow, Russia.

The author on the basis of retrospective statistical analysis has revealed the growing importance of the eastern part of the Russian railways network and defined the factors which determine such an importance now and will be effective in future. The article describes the insufficient level of railway infrastructure in Siberian and Far eastern regions and substantiates the demand for its radical rise in conformity with the Strategy of railway development in Russian Federation for the period till 2030 on the basis of common efforts of the State, regions, JSC Russian Railways and private business, shows some mechanisms of attraction of supplementary financial

resources for new railway construction in eastern part of Russia.

The conclusion reads that the development of railway infrastructure in Siberia and Far East will facilitate the arrival of new investments to these regions, promote Russian goods and services expansion to foreign markets, help to create a modern transportation services market. The railway development will also have a positive effect on enhancing economical capacity of the eastern part of Russia, will positively affect the conditions for wellbeing and business and will contribute to development of mutually beneficial relations of Russia with the states of Asian and Pacific region.

Key words: *economics, railways, market relations, infrastructure, projects, construction, budget system, private capital, regional investments, Siberia, Far East.*

REFERENCES

1. Popov A., Chernyshev S. Dead East [Mertvyi vostok]. Expert, 2012, Iss. 27.
2. Strategic development of railway transport. Ed. by B. M. Lapidus. Moscow, MTSFER, 2008.
3. Pehterev F. S. On the general clauses of the General scheme of development of railway network of JSC Russian Railways till the year 2020. *Zheleznodorozhnyi transport*, 2012, Iss. 5.
4. Lapidus B. M. At the limit of capacity. *Expert*, 2011, Iss. 40.
5. Martsinkovskaya A. V. Attraction of investments into the railway infrastructure at the account of the retirement reserves. *Economika zheleznih dorog*, 2012, Iss. 10, pp.27–35.
6. Macheret, Dmitry A. Transport Profile of Economics. *Mir transporta (World of Transport and Transportation) Journal*, 2009, Vol.28, Iss. 4, pp.64–69.
7. Dmitry A. Macheret Economic Crisis and Transport. *Mir transporta (World of Transport and Transportation) Journal*, 2010, Vol.30, Iss. 2 pp.4–13.

Координаты автора (contact information): Мачерет Д. А. (Macheret D. A.) – macheret@vniizht.ru.

Статья поступила в редакцию / received 31.08.2012
Принята к публикации / accepted 17.09.2012

