УДК 338.47

Бардаль Анна Борисовна – канд. экон. наук, доцент, зав. сектором Института экономических исследований дальневосточного отделения Российской академии наук (г. Хабаровск). *E-mail: Bardal@ecrin.ru*
Цветова Галина Владимировна – канд. экон. наук, доцент, зав. кафедрой экономики и налогообложения Дальневосточного института управления – филиала РАНХиГС (г. Хабаровск). *E-mail: mgalin1008@mail.ru*

А.Б. Бардаль
Г.В. Цветова
A.B. Bardal
G.V. Tsvetova

Варианты изменения транспортного комплекса Дальневосточного региона: сравнительная оценка

В статье рассматриваются основные варианты развития транспортного комплекса Дальнего Востока России в долгосрочной перспективе (период до 2030 г.). Варианты формируются исходя из официально утвержденных документов отраслевого и общеэкономического характера. Выделяются три возможных варианта: вариант I – минимальный (базовый), вариант II – максимальный (инновационный), вариант III – скорректированный. Наиболее реальным, по мнению автора, является развитие транспортного комплекса региона в рамках варианта III. Этот вариант сформирован с учетом уже реализуемых проектов в области транспорта и скорректированных перспектив. Вариант III по набору проектов и их параметрам наиболее усечен. Этот вариант, по сути, закрепляет единственное направление развития транспортной системы региона – обслуживание экспорта сырьевых ресурсов Сибири и Дальнего Востока в страны Северо-Восточной Азии (далее – СВА). Реализация данного варианта развития содержит ряд рисков для долгосрочного развития транспорта и региона в целом.

The variants of changes of the transport complex of the Far-Eastern region: comparative evaluation

In the article the main concepts of transport complex development of the Russian Far East in the long term are considered (the period till 2030). These concepts are formed on the basis of officially approved documents of industry and macroeconomic trends. Three possible scenarios are allocated: I – minimum (basic), II – maximum (innovative), III – corrected. According to the author the most real development of transport complex of the region is the III scenario. This

concept is created taking into account the projects that are already being realized in the field of transport and the corrected prospects. The scenario III is the most truncated concerning a set of projects and their parameters. In fact this concept fixes the only direction of development of the region transport system – to the service raw materials export from Siberia and the Far East to the countries of NEA. Realization of this concept of development contains a number of risks for the long-term development of transport and the region as a whole.

Keywords: *transport, the Far East of Russia, transport complex development.*

Ключевые слова: *транспорт, Дальний Восток России, развитие транспортного комплекса.*

В последние годы необходимость развития транспортной системы Дальнего Востока России стала аксиомой, безоговорочно переходящей из одного государственного документа стратегического значения в другой. Однако задаваемые приоритеты до настоящего времени не находят реализации на практике. Не происходит масштабных качественных изменений транспортного комплекса региона, значимых пространственных характеристик транспортной сети, существенного изменения эффективности применяемых технологий и транспортных средств и т. д.

В рамках данной работы поставлена задача провести сравнительную оценку вариантов структурных и пространственных изменений транспортного комплекса Дальневосточного региона. Эти изменения могут быть связаны с реализацией внутренних (в т. ч. программных) механизмов развития, применением различных методов государственного регулирования, изменением внешнеэкономических условий и т. д.

Направления развития транспортного комплекса Дальнего Востока и контуры возможных векторов его развития сформированы отраслевыми документами федерального уровня, имеющими стратегический характер: Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г. (далее – Транспортная стратегия) [1]; Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 г. (далее – Стратегия железных дорог) [2]. Помимо этого, разработан ряд документов, содержащих концептуальные подходы к развитию транспорта страны в среднесрочном периоде: Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 г.; Концепция развития аэродромной (аэропортовой) сети Российской Федерации до 2020 г. и т. д.

Конкретные проекты и мероприятия модернизации транспортного комплекса содержатся в ряде Федеральных целевых программ (далее – ФЦП) (как отраслевого, так и общеэкономического характера): ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010 – 2020 гг.)»; ФЦП «Модернизация Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации

(2009 – 2020 гг.)»; ФЦП «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 г.»; ФЦП «Социально-экономическое развитие Курильских островов (Сахалинская область) на 2016 – 2025 гг.».

Для анализа возможных пространственных изменений транспортного комплекса Дальнего Востока и визуализации вариантов развития также будем использовать актуальную редакцию Схемы территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения (утверждена Распоряжением Правительства РФ №384-р от 19.03.2013 г., ред. 9.07.2015 г.).

С учетом содержания перечисленных выше и других официальных документов в области развития транспорта РФ, оперативной информации о текущих темпах реализации отдельных проектов, объявленных планов развития крупных компаний частного сектора и т. д. можно сформировать, по крайней мере, три варианта структурных и пространственных изменений транспортного комплекса Дальневосточного региона в среднесрочной перспективе (до 2030 г.).

Определимся, что далее рассматриваются следующие условно выделяемые варианты развития транспортного комплекса Дальнего Востока России:

- *вариант I* отвечает предпосылкам «базового (консервативного) варианта» Транспортной стратегии и «минимальному варианту» Стратегии железных дорог[1];
- *вариант II* соответствует предпосылкам «инновационного варианта» развития, содержащегося в Транспортной стратегии и «максимальному варианту» Стратегии железных дорог;
- *вариант III* составлен с учетом оперативной аналитической информации о ходе выполнения отдельных транспортных проектов к настоящему времени, предлагаемых корректировок стратегических документов развития отрасли с учетом внешней и внутренней экономической ситуации. Он отражает, на наш взгляд, наиболее реалистичный вариант развития транспортного комплекса Дальнего Востока.

Вариант I. Этот вариант предполагает формирование транспортной системы региона в рамках реализации сценария ресурсного транзита [3]. Развитие сети железных дорог будет происходить с целью обеспечения перевозок сырья от месторождений к основным центрам потребления – рынкам стран СВА (в первую очередь Китая). В целом, к 2030 г. на территории Дальнего Востока предполагается строительство 4,6 тыс. км новых линий, в том числе 1,7 км железнодорожных линий к вновь вводимым в эксплуатацию месторождениям полезных ископаемых региона. В

[1] Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г. и «Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 г., естественно, сопряжены между собой. Однако последняя содержит более детальный региональный блок мероприятий, поэтому необходима к рассмотрению в рамках данной работы.

частности, предполагается строительство железнодорожных подходов к Гаринскому железорудному, Кангаласскому угольному, Эльгинскому угольному, Олекминскому железорудному, Солнцевскому угольному и другим месторождениям. Помимо этого, предусматривается строительство железнодорожной ветки Ныш – Сергеевка, выполняющей дублирующую по отношению к Транссибирской магистрали функцию (в северной части – участок Селихино – Ныш) и являющейся звеном при создании надежной связи между материком и о. Сахалин (в южной части – участок Селихино-Сергеевка). Стратегическим проектом является строительство железной дороги в Республике Саха (Якутия) до станции Нижний Бестях. В этом варианте присутствуют проекты строительства железнодорожных технологических линий, обеспечивающих увеличение пропускных способностей отдельных участков Южного и Северного широтных ходов (обход Кузнецовского тоннеля), развитие подходов к новым портам (Новочугуевка-Рудная пристань) и др.

Строительство железнодорожного мостового перехода через р. Амур, соединяющую территории РФ и КНР (Нижнеленинское – Тунцзян) с реконструкцией участка Биробиждан – Ленинское, также предусматривается в данном варианте развития транспортной сети Дальнего Востока.

Предполагаемые в рамках данного варианта мероприятия в части автомобильных дорог затрагивают, в основном, строительство и реконструкцию участков федеральных трасс («Вилюй», «Амур», «Уссури», «Колыма»), а также подъездных дорог к пограничным пунктам пропуска (с КНР) и морским портам Тихоокеанского побережья. При этом, речь не идет о необходимости создания сети автомобильных дорог для насыщения грузами железнодорожного транспорта, так как перевозки железнодорожным транспортом имеют либо транзитный по отношению к Дальнему Востоку характер, либо осуществляются с использованием специализированных железнодорожных веток, проложенных до места зарождения груза (подъездные участки к крупным месторождениям природных ресурсов). Создаваемые автодороги не решают и вопроса о качественном улучшении транспортной доступности региона для населения.

Планируется и модернизация морских портов, являющихся важным звеном в цепи поставок сырьевых ресурсов в азиатские страны. В частности, предполагаются модернизация и строительство новых портовых терминалов портов Восточный, Владивосток и др.

Представленный вариант развития транспортного комплекса Дальнего Востока по своему содержанию оставляет в стороне проблему внутренней транспортной связанности территории (региона самого по себе, региона с другими частями страны) и отдает приоритет развитию внешних транспортных взаимодействий (со странами СВА). Таким образом, в соответствии с первым вариантом, не только целенаправленно закрепляется дальнейшая реализация ресурсно-транзитного сценария развития Дальнего Востока, но и снижается возможность стратегического маневра в

направлениях экономического развития региона в долгосрочном периоде. Создаваемый в рамках данного варианта транспортный каркас капиаталоемок (перевозка массовых грузов – специализация железнодорожного транспорта, поэтому требуется, в основном, строительство железнодорожных линий), не универсален и не отвечает задачам адаптации[2] (т. е. создаваемые объекты транспортной инфраструктуры предназначены для реализации конкретных частных проектов добывающих компаний и ограничены к использованию в других направлениях), не имеет/либо имеет слабо выраженные долговременные мультипликативные экономические эффекты для региона (вне добывающего сектора и транспортной деятельности).

Вариант II. Этот вариант включает все мероприятия по развитию инфраструктуры транспорта Дальнего Востока, согласно варианту I, а также предполагает ускоренное развитие транспорта для создания условий «… развития инновационной составляющей экономики, повышения качества жизни населения, перехода к полицентрической модели пространственного развития России» [1, с. 14].

Вариант II в дополнение к описанным ранее (вариант I) проектам, включает: строительство железной дороги на севере Дальнего Востока (Якутск – Магадан), строительство новой транспортной связи между восточным и западным побережьем о. Сахалина (Углегорск – Смирных), а также строительство железной дороги для освоения угольного месторождения (Мегино – Алдан – Джебарики – Хая). Предусматривается также возможность организации скоростного движения Хабаровск – Владивосток (на существующей линии, скорость около 120 км/час)[3]. Всего до 2030 г. планируется строительство на территории Дальнего Востока 6,7 тыс. км железнодорожных линий по новым направлениям и более 1,5 тыс. км дополнительных главных путей.

В рамках данного варианта предусматриваются строительство и реконструкция 8,1 тыс. км федеральных автомобильных дорог, в том числе строительство третьей очереди реконструкции мостового перехода через р. Амур у г. Хабаровска (2 полосы автодороги), строительство участка автодороги «Вилюй» (824 км), строительство и реконструкция дорог «Колыма» (2016 км), «Лена» (1,1 тыс. км) и т. д.

Так же предусматривается масштабная работа по модернизации объектов инфраструктуры воздушного транспорта Дальнего Востока: реконструкция взлетно-посадочных полос, рулежных дорожек, перронов, водосточно-дренажных систем, замена светосигнального оборудования, строительство либо реконструкция аварийно-спасательных станций и т.д. Мероприятия запланированы в 44 аэропортах региона (это составляет 30% от

---

[2] Подробнее об этом см. [4].

[3] Согласно критериям Международного союза железных дорог (UIC), для высокоскоростных железных дорог указывается скорость более 250 км/ч на специальных линиях, порядка 200 км/ч – на неспециальных модернизированных линиях [5].

общего числа запланированных к реконструкции аэропортов страны), в том числе 26 предполагаемых к модернизации на Дальнем Востоке аэропортов (59%) расположены на территории Республики Саха (Якутия).

По своему содержанию этот вариант развития транспортного комплекса Дальнего Востока представляет собой наиболее оптимистичный взгляд на долгосрочную перспективу. Особый акцент в нем придается развитию транспортной инфраструктуры северных районов. Это изначально задает определенный уровень сложности реализации планируемых проектов, т. к. предполагается применение новых материалов и технологических решений при строительстве сети железных, автомобильных дорог, модернизации и строительстве морских портов и аэропортов в сложных геологических и климатических условиях северных районов.

Вариант III. Этот вариант сформирован с учетом складывающихся к настоящему моменту темпов реализации запланированных на территории Дальнего Востока проектов в области транспорта [6], обсуждаемых корректировок стратегических документов развития отрасли в части изменения проектного наполнения регионального блока [7], транспортных проектов частных компаний и др. В целом, по нашему мнению, он является наиболее реальным в долгосрочном периоде.

Приступая к формированию этого варианта, отметим, что три из пяти запланированных к реализации в период 2008 – 2015 гг. на территории Дальнего Востока проектов железнодорожного строительства по базовому (минимальному) варианту к настоящему времени фактически завершены либо находятся в высокой степени готовности. К числу таких проектов относятся: обход старого Кузнецовского тоннеля в Хабаровском крае (новый тоннель открыт в декабре 2012 г.); железная дорога Томмот – Нижний Бестях в Якутии (в августе 2014 г. участок введен во временную эксплуатацию для грузового движения); обходной участок железной дороги Известковая – Чегдомын (вынос дороги из зоны затопления Бурейской ГЭС). До настоящего времени остаются нереализованными два проекта: Правая Лена – Якутск (в связи с изменением решения о строительстве железнодорожного мостового перехода через р. Лена); Ленинск – госграница (в связи с изменением сроков строительства мостового перехода через р. Амур).

Отдельно отметим строительство железнодорожной линии Улак – Эльга, обеспечивающей транспортную доступность Эльгинского месторождения угля в Якутии. Этот проект был представлен в Стратегии развития железных дорог (как в минимальном, так и максимальном вариантах). К настоящему времени железнодорожная линия построена за счет средств частной компании (ОАО «Мечел»), в 2012 г. было открыто сообщение от месторождения до БАМ.

Нереализованные проекты:

- В 2014 г. было официально объявлено об изменении приоритетов финансирования проектов в области транспортного строительства. В связи с этим, строительство моста через р. Лена в Якутии предполагается не ранее

2020 г. Соответственно, изменились и сроки строительства железнодорожного участка Правая Лена – Якутск [7]. Вероятность того, что в период до 2030 г. через р. Лена будет построен железнодорожный мост невелика.

- Реконструкция железной дороги в ЕАО (Ленинск – госграница) не отменена, но перенесена на период 2013 – 2020 гг. В настоящее время производится строительство моста: китайская часть работ будет завершена в октябре 2015 г., подрядчик строительства российской части (0,3 км) будет определен в сентябре 2015 г. Поскольку этот мост необходим для транспортировки продукции объектов горно-металлургического кластера в Приамурье (первые из которых уже вводятся в эксплуатацию) и находится в высокой степени готовности примем предположение, что он будет построен.

Предлагаемая в настоящее время корректировка планов развития железнодорожной сети на Дальнем Востоке России предполагает даже в инновационном (наиболее полном) варианте более узкий перечень проектов, чем тот, что содержался ранее в минимальном варианте Стратегии развития железных дорог. В содержательном аспекте произойдет усиление ресурсно-транзитной составляющей за счет стратегических и социальных направлений развития сети.

Например, в корректируемой версии Стратегии железных дорог исключены проекты стратегического (Селехино – Сегреевка, Сукпай – Самарга) и социального характера (Тыгда – Зея, Селехино – Ныш). Претерпел изменения и перечень грузообразующих проектов. Не рассматривается в перспективе до 2030 г. строительство железнодорожных линий Лена – Непа – Ленск, Ильинск – Углегорск; из 450 км железнодорожной линии Хани – Олекминск планируется построить только ветку до Тарыннахского месторождения (189 км). В Якутии до 2020 г. будет построено дополнительно 10 км линий к Таежному ГОКу (линия Таежная – Таежный ГОК, 4 км) и Ингалинскому угольному месторождению (линия Чульбас – Ингалиснкое, 6 км).

Во многом именно на обслуживание возрастающих объемов сырьевого транзита направлен и набирающий ход проект развития железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона. Это подтверждается закладываемыми в проект прогнозными параметрами. Предполагается, что в целом темпы роста грузопотока восточного плеча железнодорожной сети России составят 25%, в том числе на 59% возрастут перевозки минерально-сырьевых грузов, на 91% – руды, 39% – угля, 56% – лесных грузов [8]. При этом, произойдет снижение перевозок по железной дороге нефти (на 50%) за счет переориентации данного вида груза на трубопроводный транспорт. Для обеспечения соответствия транспортной инфраструктуры потребностям грузоотправителей предполагаются расшивка узких мест БАМа и выравнивание пропускной способности Транссиба.

Таким образом, в рамках наиболее реального для реализации варианта развития транспортного комплекса региона в части железнодорожного

транспорта ресурсно-транзитная специализация Дальнего Востока, поддерживаемая и определяемая создаваемой инфраструктурой, становится единственным приоритетом развития. Из фокуса развития железных дорог в перспективе до 2030 г. «уходят» социальные и стратегические цели. При этом, высокая значимость социальной составляющей среди прочих функций транспорта в условиях Дальнего Востока России (обеспечение мобильности населения, связанность удаленных северных территорий, возможность поездок на отдых, общее снижение уровня транспортной дискриминации и т. д.) обсуждалась ранее [9].

Можно предположить, что фактически реализуемое направление развития транспортного комплекса Дальнего Востока России естественным образом подходит в перспективе к условно-оптимальному межвидовому разделению функций транспорта для данной территории. Согласно складывающемуся разделению, перевозку грузов в большей части осуществляют железнодорожный и трубопроводный виды транспорта, а обеспечение связанности территории, мобильности населения и т. д. выполняется другими (автомобильным и воздушным) видами транспорта. Обоснованность данного вывода косвенно подтверждается масштабным развитием автодорожной сети в северных районах (Якутия), а также активно проводимой политикой государственной поддержки и развития регионального воздушного транспорта (программы субсидирования, создание сети ФКП на базе региональных авиакомпаний и др.).

Литература и источники:

1. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г. (утверждена Распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р) // Справочно-правовая система Консультант Плюс.

2. Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 г. (утверждена Распоряжением Правительства РФ от 17 июня 2008 г. № 877-р) // Справочно-правовая система Консультант Плюс.

3. Тихоокеанская Россия – 2030: сценарное прогнозирование регионального развития / под ред. П. А. Минакира. – Хабаровск : ДВО РАН, 2010. – 560 с.

4. Малов, В. Ю. Проблемы формирования опорной транспортной сети России в контексте экономической безопасности транзитных и экспортных перевозок (опыт истории) / В. Ю. Малов // Мир новой экономики. – 2014. – № 4. – С. 51 – 57.

5. UIC: General definitions of high speed [Электронный ресурс] –.– Режим доступа : http://www.uic.org/spip.php?article971 (дата обращения: июль 2015 г.).

6. Лаврентьев, А. В. Региональный аспект развития железнодорожного транспорта России в начале XXI века: дальневосточное направление / А. В. Лаврентьев // Казанская наука. – 2015. – № 5. – С. 38 – 40.

7. Проект Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 г. (редакция от 29.04.2015 г.) [Электронный ресурс] –.– Режим доступа: http://www.mintrans.ru/activity/detail. php? SECTION_ID=2202#document_27557 (дата обращения август 2015 г.).

8. Развитие железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона. – Москва : ОАО «РЖД», 2013. – 614 с.

9. Бардаль, А. Б. Обеспечение транспортной подвижности населения в Дальневосточном федеральном округе / А. Б. Бардаль // Уровень жизни населения регионов России. – 2013. – №1 (179). – С. 71 – 82.