

---

# РОЛЬ КОММУНИКАЦИЙ В ХОЗЯЙСТВЕННОМ ОСВОЕНИИ СИБИРИ

---

DOI 10.17150/978-5-7253-3124-0.47

*Е.Н. ВОЛОСОВ*

УДК 94 (470); 656.71

ББК 63.3(2)6-2; 65.04

## РЕАЛИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ДО 2030 ГОДА В ВОСТОЧНЫХ РАЙОНАХ СТРАНЫ: ДОСТИЖЕНИЯ И ПРОБЛЕМЫ

Рассматриваются вопросы реализации Транспортной стратегии России в восточных районах страны. Показаны проблемы по ее выполнению, проанализированы причины невыполнения значительной части задач по развитию и модернизации транспортной инфраструктуры. Приведены примеры наиболее удачной реализации «Транспортной стратегии» на территории Сибири и Дальнего Востока. Обозначены основные направления деятельности государства и частного бизнеса в рамках кардинального изменения вектора экспортных грузоперевозок.

**Ключевые слова:** Транспортная стратегия РФ до 2030 года, Сибирь и Дальний Восток, транспортная инфраструктура, мульти-модальные перевозки.

*E.N. VOLOSOV*

## IMPLEMENTATION OF THE TRANSPORT STRATEGY OF THE RUSSIAN FEDERATION UNTIL 2030 IN THE EASTERN REGIONS OF THE COUNTRY: ACHIEVEMENTS AND CHALLENGES

The issues of the implementation of the Transport strategy of Russia in the eastern regions of the country are considered. The problems of its implementation are shown, the reasons for non-fulfillment of a significant part of the tasks for the development and modernization of transport infrastructure are analyzed. Examples of the most successful implementation of the “Transport Strategy” in Siberia and the Far East are given. The main directions of activity of the state and private business within the framework of a radical change in the vector of export cargo transportation are outlined.

**Keywords:** Transport strategy of the Russian Federation until 2030, Siberia and the Far East, transport infrastructure, multimodal transportation.

История формирования и последующей реализации Транспортной стратегии в современной России восходит к 2008 году, времени относительных успехов в восстановлении отечественной экономики, появлении средств, необходимых для масштабных инвестиций в транспортную инфраструктуру страны.

В ноябре 2008 года правительство своим распоряжением № 1734–р от 22 ноября утвердило данный документ, определивший все направления развития транспортной системы страны, вовлечения в нее всех видов транспорта, функционирующих в России.

С 2008 года начали выполняться крупные инфраструктурные проекты, как за счет прямых государственных инвестиций, так и на принципах государственно-частного партнерства, в том числе за счет средств Инвестиционного фонда Российской Федерации. К ним относится реализация транспортных составляющих проектов комплексного развития Нижнего Приангарья, Южной Якутии, проектов по развитию транспортной инфраструктуры для освоения минерально-сырьевых ресурсов на юго-востоке Забайкальского края, строительство железнодорожной линии Кызыл – Курагино, реконструкция участка Оунэ – Высокогорная со строительством нового Кузнецовского тоннеля на участке Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань, развитие транспортного узла «Восточный – Находка» (Приморский край), развитие Красноярского международного авиатранспортного узла (Красноярский край), строительство мостового перехода через реку Лена в районе г. Якутска, реконструкция участков автомобильной дороги федерального значения А-331 «Вилюй» Тулун – Братск – Усть-Кут – Мирный – Якутск, обеспечение подходов к портам Находка, Владивосток, Советская Гавань, Ванино и развитие Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей, скоростное движение на направлении Хабаровск – Владивосток, аэропорт Якутск (Республика Саха (Якутия))

Однако значительная часть задач оказалась невыполненной. Ежегодные отчеты Министерства транспорта России о ходе реализации Транспортной стратегии показывают, что проблемы, накопленные в сфере транспорта, не только не решаются, но и усугубляются. При этом цели на будущее становились все менее масштабными, не ориентированными на радикальное решение нарастающих проблем.

Для анализа ситуации мы взяли примеры из 2019 года. Это последний год, когда экономика России развивалась в относительно нормальных условиях без тотального санкционного давления и пандемии коронавируса.

Таблица

**Выполнение отдельных показателей базового и инновационного  
показателей Транспортной стратегии РФ в 2019 году**

Показатель	План		Факт
	Базовый	Инновационный	
<b>Железнодорожный транспорт</b>			
Ввод в эксплуатацию новых железных дорог общего пользования (км.)	1564	1627	527
<b>Автодороги</b>			
Ввод новых федеральных дорог общего назначения (тыс.км.)	2,6	3,0	1,7
<b>Воздушный транспорт</b>			
Количество введенных после реконструкции ВВП (ед.)	113	119	34
Доля отправленных пассажиров из аэропортов, не входящих в состав МАУ (%)	31,5	31,5	27,1
<b>Морской и речной транспорт</b>			
Средний возраст морских грузовых судов	19,1	18,6	30
Средний возраст речных грузовых судов	34,3	31,8	40
<b>Международный транзит железной дорогой</b>			
Перевозка транзитных грузов через территорию РФ (млн.т.)	40,3	57,8	23,9
Перевозка контейнеров (тыс. штук в 20-футовом эквиваленте)	722	1000	618

Низкие темпы строительства и модернизации инфраструктуры сочетались с проблемой старого парка транспортных средств. Из сведений, приведенных в таблице, мы видим ситуацию с парком морских и речных грузовых судов. Но также обстояли дела с локомотивным парком на железнодорожном транспорте России, с парком воздушных судов. Последний отечественный самолет для местных и региональных авиалиний – АН-24 был выпущен в 1979 году. Эксплуатация среднемагистральных отечественных воздушных судов была прекращена, когда ТУ-154, принадлежавший авиакомпании «Алроса», совершил последний полет 28 октября 2020 года по маршруту Мирный – Новосибирск [1].

Несмотря на многочисленные федеральные и региональные программы субсидирования авиаперевозок решительного перелома в рост транспортной мобильности населения они не внесли. До 2020 года пассажирооборот рос за счет рейсов в страны дальнего зарубежья. В 2020–2022 гг. международные перевозки значительно сократились, но компенсировать общий объем за счет внутренних рейсов не удалось.

Еще одна чрезвычайно важная невыполненная задача: рост международного транзита железнодорожным транспортом.

Результаты 2019 года и последующих лет свидетельствуют о том, что свой транзитный потенциал Россия реализует очень слабо. Через транспортный коридор «Дальний Восток – Западная Европа» в 2019 году было перевезено всего лишь два процента контейнеров КНР, Южной Кореи и Японии в сообщении с Европой.

Причин здесь несколько и все они, в условиях профицита российского бюджета, были решаемы. 1) Низкая пропускная способность Транссиба и БАМа, обуславливала перегруженность железных дорог и недостаточную скорость движения. 2) Слабая техническая оснащенность портовой инфраструктуры, недостаточное количество оборудования в стыке взаимодействия железнодорожного, морского и автомобильного транспорта. 3) Нехватка современного оборудования в службах пограничного и таможенного контроля. 4) Дефицит парка контейнеров и фитинговых платформ. Последняя причина тем более печальна, что в Республике Хакасия сохранились все условия для производства платформ и контейнеров на заводе «Абаканвагонмаш», бывшем в СССР лидером по производству данной продукции.

Важной макро-причиной хронического невыполнения задач Транспортной стратегии является проблема неравномерного выделения бюджетных средств на инвестиционные проекты. По большинству национальных проектов, связанных с транспортной инфраструктурой, финансирование первого полугодия составляло от 26 до 32 % годового объема, соответственно, на второе полугодие 68 до 74 % годового финансирования. Это влекло за собой неисполнение планов строительства, модернизации, поставок оборудования и прочие негативные эффекты.

Строительство и модернизация объектов транспортной инфраструктуры – это всегда фондоемкий, высоко-затратный процесс, имеющий очень долгие сроки окупаемости. Поэтому частные инвестиции весьма неохотно идут в эту сферу.

Положение усугубляется и тем, что банковские кредиты для частных компаний малодоступны и очень дороги. Поэтому основной объем инвестирования из внебюджетных источников приходится на собственные средства предприятий, в среднем это около 74 %. В инфраструктуре же-

лезнодорожного транспорта этот показатель был более низким, так как у монополии было больше возможностей привлекать другие источники средств в виде оборотного капитала, государственных гарантий, многочисленной недвижимости. У других видов транспорта ситуация была гораздо более сложная. Например, доля собственных средств в структуре инвестиций в основной капитал для водного транспорта – 82,7 %, для воздушного – 95,5 %. Всего за счет банковских кредитов в 2019 г. было привлечено лишь 33,0 млрд. руб. Это 3,9 % от общего объема внебюджетного финансирования инвестиций в основной капитал в транспортном секторе.

Вместе с тем, следует отметить, что негативные моменты, связанные с невыполнением показателей, заложенных в Транспортной стратегии РФ, не должны умалять колоссальные достижения в части развития транспортной инфраструктуры России в целом и ее восточных районов в частности.

По показателям прироста грузопотока, протяженности вновь построенных или реконструируемых дорог, строительству ВПП, модернизации морских и речных портов, строительству морских и речных судов, двигателей для различных типов судов, локомотивов и прочим количественным показателям Российская Федерация уступает только быстрорастущим экономикам Китая и Индии.

Многие проекты, реализованные в 2010 – начале 2020 гг., могут дать фору аналогичным промышленным новациям в мировой экономике.

Так как наше внимание в части реализации ТС РФ обращено на восточные районы страны, отметим весьма серьезные достижения в формировании матричной модели транспортной инфраструктуры в СФО и ДФО, способной в течение ближайших 10 лет существенно изменить международные транспортные коридоры маршрута Юго-Восточная Азия – Западная Европа.

Однако для большинства жителей Восточной Сибири и Дальнего Востока важнее транспортные коридоры внутри страны, влияющие на местную экономику, транспортную мобильность и прочие факторы качества жизни.

Из мега-проектов, способных в будущем существенно повлиять на развитие территорий, следует назвать: 1) Амуро-Якутскую железнодорожную магистраль; 2) Восточный полигон РЖД; 3) модернизацию тихоокеанских портов; 4) формирование флотилии современных атомных ледоколов и стабильное снабжение населения и предприятий побережья Северного Ледовитого океана; 5) оперативное и масштабное развитие инфраструктуры для перевалки нефти и нефтепродуктов, угля, сжиженного газа, минеральных удобрений, зерна в дальневосточных портах в целях диверсификации поставок.

Амуро-Якутская железнодорожная магистраль – железная дорога, связывающая Байкало-Амурскую магистраль с центральными района-

ми Якутии. Она проходит через Беркакит – Нерюнгри – Алдан – Томмот – Нижний Бестях. Даже не освоенная в полной мере, дорога уже положительно влияет на экономическое развитие региона. С приходом железной дороги намного эффективнее стали решаться проблемы «северного завоза» в крупные промышленные районы республики: Нерюнгринский и Алданский.

Следует отметить, что приход железной дороги до правого берега Лены, даже без захода в Якутск коренным образом меняет транспортную схему республики, особенно в центральных улусах, где проживает значительная часть ее населения. Основной грузопоток перейдет на железнодорожный транспорт, что позволит уйти от сезонности перевозок и снижению финансовых и логистических издержек при снабжении центральных и северных районов Якутии необходимыми ресурсами. Железная дорога дала толчок развитию добывающей промышленности, разработке новых месторождений, угольных, железорудных, а также других полезных ископаемых. Объемы перевозок из порта Осетрово постепенно переходят на станцию Нижний Бестях и далее на глубоководную часть р. Лена. Обеспечивается не только завоз жизнеобеспечивающих грузов в республику, но и обратная загрузка угля, леса, цемента.

В 2022 году произошло еще одно значимое событие. Впервые в России со станции Нижний Бестях (конечный пункт железной дороги) была осуществлена перевозка сжиженного природного газа в танк-контейнерах не только для внутренних потребителей, но и на экспорт. В районе станции Нижний Бестях создается крупный транспортно-логистический комплекс, который даст толчок развитию всех отраслей экономики [2].

Дальнейшее развитие Амуро-Якутской железной дороги связано с ее продолжением до Магадана. Это позволило бы обеспечить круглогодичную перевозку грузов в рамках «северного завоза», доступность и привлекательность инвестиционных проектов по разработке месторождений природных ископаемых, месторождений, тяготеющих к железной дороге. Еще один экономический и логистический эффект от продолжения развития магистрали связан с улучшением и удешевлением снабжения ключевой отрасли Якутии и Магаданской области – золотодобывающей промышленности.

Параллельно с грузовыми перевозками АО «АК «Железные дороги Якутии» наладило пассажирское сообщение. Ежедневно со станции Нижний Бестях отправляется пассажирский поезд, следующий либо до Благовещенска, либо до Тынды [3].

Совместный проект РЖД и АО «АК «Железные дороги Якутии» позволяет совершить трехдневное путешествие в прицепном вагоне по маршруту: Иркутск – Нижний Бестях [4].

Восточный полигон РЖД является одним из главных проектов модернизации российской магистральной транспортной инфраструктуры. Цель модернизации – расшивка и ликвидация «узких мест» на железных дорогах Забайкалья и Дальнего Востока и увеличение объема перевозок грузов российских компаний. В 2022 году из-за санкций и логистических ограничений в направлении европейских рынков этот проект стал еще актуальнее.

К декабрю 2022 года провозные мощности Восточного полигона составили 158 млн. т. За год по железным дорогам Восточного полигона было перевезено 148,8 млн. т грузов, что на 5 млн. т больше, чем в предыдущем году.

Можно назвать несколько причин оперативной и успешной реакции АО «РЖД» на геополитические и логистические вызовы. Во-первых, предыдущие затраты на инфраструктурные проекты на Восточном полигоне в размере 131 млрд руб. позволили ввести в эксплуатацию восемь крупных инфраструктурных объектов. Во-вторых, были внедрены технологические инновации, позволившие без расширения инфраструктуры увеличить на порядок объемы грузоперевозок. Так за год вдвое выросли объемы тяжеловесного движения, на линии вышла почти тысяча поездов массой от 7,1 до 21 тыс. т. Начались регулярные перевозки по технологии соединенных поездов: длина получившегося состава может превышать два километра, а масса — 14,2 тыс. т. Такие поезда-гиганты оказались очень востребованы в контейнерных перевозках, за год товарооборот в этом сегменте вырос на 43 %, всего было перевезено более 3,7 тыс. поездов [5]. В-третьих, из-за нехватки платформ для перевозки контейнеров владельцам грузов был предложен альтернативный вариант перевозки – в полувагонах.

Принятые меры помогают решать вопросы сохранения прежних объемов перевозок, но не дают возможности значительно их нарастить в случае дальнейшего увеличения грузопотока на Восток, что весьма вероятно станет постоянным и доминирующим трендом в экспортно-импортной логистике России. Поэтому остается актуальным проект увеличения пропускной способности Восточного полигона РЖД до 255 млн. т. в год к 2031–2032 гг. [6].

Новые мощности предполагается использовать для перевозки угля, нефти и нефтепродуктов, пиломатериалов, минеральных удобрений, продукции сельского хозяйства.

Порты тихоокеанского побережья России позволяют экспортировать многие отечественные стратегические товары, такие как зерно, уголь, удобрения, металлы. От бесперебойной и эффективной работы морских портов зависит развитие торговли и транзита грузов в соответствии с потребностями страны.

Следует отметить, что во всех стратегических портах идет модернизация транспортной инфраструктуры. Остановимся только на тех, что имеют стратегическое значение в ближайшем будущем, определяемых санкциями.

Так как строительство нефтяных терминалов в настоящий момент актуально, но не реализуемо, государство вполне предсказуемо обратило внимание на угольные перегрузочные емкости. По данным различным источникам Россия не смогла в течение 2022 года экспортировать около 40 млн. т угля, востребованных в Китае. Поэтому вводятся новые мощности углепогрузки в портах вдоль всего побережья южной части Охотского моря и Японского моря. Всего на территории Приморского края к концу 2023 года будут введены дополнительные мощности на перегрузку более 17 млн. т угля.

После фактической остановки поставок природного газа в Западную Европу по газопроводам Северный поток-1 и 2, значительному снижению его поставок через украинскую газопроводную систему актуальным стал вопрос, куда и каким образом поставлять и реализовывать недопоставленные, но добываемые объемы. Ни один из обсуждаемых вариантов не решает проблемы здесь и сейчас. Поэтому решение видится в комплексе мер. Одной из не самых радикальных, но действенных является строительство терминалов по сжижению газа с последующей перегрузкой на газовозы.

Из наиболее значимых проектов в Дальневосточном бассейне к 2023 году является строительство СПГ-терминала в бухте Бечевинская морского порта Петропавловск-Камчатский, создание многофункционального грузового района в морском порту Поронайск для перевалки, в первую очередь СПГ, а также угля и нефти [7].

Таким образом, констатируя многочисленные проблемы, связанные с реализацией Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года на территории восточных районов страны, следует отметить радикальное количество позитивных изменений в транспортной инфраструктуре региона. «Поворот на Восток», продекларированный весной 2022 года, с точки зрения инфраструктурных проектов, начался значительно раньше. Поэтому очень многие риски и угрозы, связанные с переделом транспортного рынка, изменением транспортных потоков оказались нивелированы весьма эффективной работой государства и контролируемых ею компаний, прежде всего АО «РЖД».

#### **Список использованной литературы и источников**

1. ТУ-154 выполнил последний пассажирский перелет в России // РБК.ру. – 2020. – 28 окт. – URL: <https://www.rbc.ru/society/28/10/2020/5f9909e69a7947a> (дата обращения: 20.01.2023)

2. Перспективы дальнейшего развития железнодорожного транспорта Якутии связаны со строительством железной дороги до Магадана // Sakhaday. – 2023. – 8 февр. – URL: <https://sakhaday.ru/news/perspektivy-dalneyshego-razvitiya-zheleznodorozhnogo-transporta-yakutii-svyazany-so-stroitelstvom-zheleznoy-dorogi-do-magadana> (дата обращения: 10.02.2023).

3. Расписание поездов по станции Нижний Бестях. – URL: [https://www.tutu.ru/poezda/station\\_d.php?nnst=2018020](https://www.tutu.ru/poezda/station_d.php?nnst=2018020).

4. Расписание поездов по станции Иркутск-Пассажирский. – URL: <https://ticket.rzd.ru/searchresults/v/1/13ba18340c745ca1e7d1ec/2023-03-21>.

5. Экономика развернулась на Восток». РЖД бьет рекорды по объемам перевозки грузов. Чего ждать от компании в 2023 году? // Лента.Ру. – 2023. – 22 февр. – URL: <https://lenta.ru/articles/2023/02/22/pnewrzd/> (дата обращения: 12.02.2023)

6. Скорлыгина Н. БАМ потянули в будущее. Восточный полигон продолжает расширяться / Н. Скорлыгина, Е. Зайнулин // Коммерсант. – 2022. – № 217. – С. 7.

7. Разворот к морю. Грузооборот морских портов планируют увеличить более чем на треть. Почему это важно? // Лента.Ру. – 2022. – 29 авг. – URL: <https://lenta.ru/articles/2022/08/29/porty1/> (дата обращения: 14.02.2023)

### Информация об авторе

*Волосов Евгений Николаевич* – доктор исторических наук, профессор кафедры технической эксплуатации и сервиса на воздушном транспорте Иркутского филиала МГТУ ГА. E-mail: [volosov@rambler.ru](mailto:volosov@rambler.ru). 664047 Иркутск, ул. Коммунаров, д. 3.

### Author

*Evgeny N. Volosov* – Doctor of Historical Sciences, Professor of the Department of Technical Operation and Service in Air Transport 3, Kommunarov str, Irkutsk, 664003, e-mail: [volosov@rambler.ru](mailto:volosov@rambler.ru).