

УДК 338.98+92  
ББК 65.02  
М 266

*Утверждено к печати Ученым советом  
Института экономики и организации промышленного производства СО РАН*

**М 266** **Марк Константинович Бандман. Избранные труды и продолжение начатого** / под ред. д.э.н. Малова В.Ю. – ИЭОПП СО РАН, Новосибирск, 2014. – 448 с.

ISBN 978-5-89665-274-8

В 2014 г. Марку Константиновичу Бандману, д.э.н., профессору, исполнилось бы 90 лет. Не считая школьных лет и военного времени, вся его жизнь была посвящена экономико-географической науке и Сибири.

Изначально данная книга задумывалась просто как «Избранные труды М.К. Бандмана». Но оказалось, что именно в таком классическом виде издать ее не получается. Марк Константинович возглавлял и направлял научные исследования созданного им коллектива в течение 35 лет. Большинство публикаций (статей и монографий) являются совместными. Кроме того, и может быть более важным, мы сочли необходимым отражение последующих исследований его коллег и учеников, базирующихся на идеях М.К. Бандмана. Обязательность наполнения старых теоретических конструкций новыми реалиями считается одним из основных условий проверки ранее принятых теорий «на прочность». Представляется, что это в полной мере относится к идеям М.К. Бандмана, разработке и реализации которых он посвятил всю свою жизнь. Энциклопедические знания, убежденность в своих научных исследованиях и открытиях, любовь к Сибири в сочетании с исключительной простотой и искренностью в общении, а также крайне внимательное и бережное отношение к своим ученикам предопределили большой круг тех, кто его помнит и отдает дань его памяти.

УДК 338.98+92  
ББК 65.02

ISBN 978-5-89665-274-8

© ИЭОПП СО РАН, 2014

## Глава 12

# ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС АЗИАТСКОЙ РОССИИ: УКРЕПЛЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ<sup>1</sup>

### 12.1. ЭЛЕМЕНТЫ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Экономическая безопасность – чрезвычайно емкое понятие, включающее много элементов<sup>2</sup>, среди которых выделим три:

1) сохранение единого экономического пространства, что предполагает как минимум замораживание территориальной дифференциации по уровню жизни при росте экономических и социально-культурных связей между регионами;

2) обеспечение транспортной независимости – наличие собственных, не контролируемых другими странами выходов в мировую хозяйственную систему (МХС) и возможность предоставления транспортных транзитных услуг;

3) обеспечение ресурсной независимости – освоены (или могут в короткое время быть освоены) собственные источники ресурсов, необходимые отечественной промышленности, высоких технологических укладов (5 и 6 уровней).

Эти три составные элемента экономической безопасности «упираются» в проблему формирования транспортного комплекса Азиатской России (рис. 12.1), отвечающего особенностям XXI века:

- новая геополитическая реальность (три точки роста мировой экономики, распад СССР);
- переход России к рыночной экономике (появление частной собственности, открытость мировому рынку, влияние ТНК, глубокий кризис всех сфер хозяйства, нарастание дезинтеграционных процессов).

Влияние этих особенностей многогранно и по-разному сказывается на разных элементах экономической безопасности. Ниже будут рассмотрены лишь некоторые из крупных транспортных проектов, призванных составить каркас будущей транспортной системы Азиатской России.

---

<sup>1</sup> Данная глава приведена по тексту статьи М.К. Бандмана, В.Ю. Малова «Транспортный комплекс Азиатской России: укрепление экономической безопасности» // Известия АН: серия географическая, 2001, № 2 (С. 12–24).

<sup>2</sup> Среди других составляющих понятие безопасности можно выделить собственно военную, финансовую, продовольственную, духовную [Региональный аспект..., 1998].



**Рис. 12.1.** Транспортный комплекс Азиатской России в решении проблем обеспечения экономической безопасности страны

**Единство экономического пространства.** Неравномерность развития как целых государств, так и их отдельных частей является скорее правилом, чем исключением, следствием объективной неравномерности размещения по территории факторов производства и условий их приложения. Выравнивание уровней экономического развития отдельных частей (регионов) в пору существования единого Советского государства никогда не понималось как обязательное создание во всех регионах страны всего набора отраслей. Более того, специализация регионов на наиболее эффективных для их природных, экономико-географических и исторически сложившихся условиях производств всегда признавалась как определяющая парадигма развития единого народнохозяйственного комплекса.

Другое дело неравномерность развития регионов по уровню жизни, которая имела место еще в СССР. Но тогда, по крайней мере, были специальные компенсаторы, направленные на его выравнивание по регионам (краям, республикам и областям). Так, северный завоз финансировался из специальных федеральных фондов, поддерживался высокий коэффициент к заработной плате для работающих на Севере, жителям удаленных регионов предоставлялись различные льготы на транспортные услуги, поддерживался низкий тариф на транспорте и т.п. Взаимодействие регионов по линии кооперации производственной деятельности (экономическая инте-

грация) являлось основой единого экономического пространства страны – СССР.

Переход к рыночной экономике при практическом самоустранении государства от регулирования хозяйственной жизни резко усилил естественную неоднородность экономического развития регионов, что моментально сказалось на уровне жизни населения прежде всего районов Севера и Востока: разрыв удвоился и сегодня составляет 15–20 раз<sup>1</sup>. Более того, «дикий» российский рынок привел к резкому сокращению межрегионального внутрироссийского товарообмена. Усиление дезинтеграции регионов – прямая угроза целостности государства.

Центробежные силы могут нарастать, если различия в уровне жизни между регионами будут иметь тенденцию к увеличению, а население увидит (и обязательно найдутся «доброжелатели», которые помогут им это увидеть), что интеграция с другими странами им сулит лучшие условия. Может возникнуть ситуация «добровольного» решения населения региона о выходе из состава России. Напомним, что в отношении Сибири полемика в американских СМИ о ее возможной продаже США ведется уже давно. Продолжающееся обнищание невольно подталкивает население к выводу о невозможности дальше находиться в составе России (наиболее показательный пример – Курильские острова).

Сдерживающей центростремительной силой пока еще являются цивилизационные «установки» проживающего там населения, но напряженность в отношениях между регионами уже достигает предельной величины. Так, в богатой Москве обсуждается вопрос о целесообразности финансовой помощи большинству сибирских регионов (исключение, естественно ЯНАО, ХМАО и, возможно, Норильск). Контакты сокращаются не только на физическом уровне, но и на уровне электронных средств связи: рыночные цены услуг на которые становятся недоступными для большинства населения.

Реально добиться сокращения разрыва в уровне жизни между регионами России можно только путем создания условий для их саморазвития, использования собственных ресурсов этих регионов: и минерально-сырьевых, и рекреационных, и биологических, и выгод экономико-географического положения<sup>2</sup>. При этом необходимо,

<sup>1</sup> Так, например, по расчетам Гранберга А.Г. [Гранберг, 1999] разрыв между субъектами РФ по уровню валового регионального продукта составлял уже в 1996 г. 20,4 раза: между Тюменской областью и Респ. Дагестан. За последние годы разрыв только увеличился [Там же]. Такая значительная внутригосударственная дифференциация сопоставима только с различиями между самыми богатыми и бедными странами мира. Так: аналогичное соотношение между странами, входящими в ЕС – только 4,6 раз, а, например, в Нидерландах 20%-я дифференциация между провинциями считается достаточным основанием для принятия соответствующих компенсационных мер на государственном уровне.

<sup>2</sup> Однозначно исключается вариант ориентации на какие-либо существенные дотации из центра.

чтобы, не исключая тесных связей и с сопредельными государствами, экономика восточных регионов была в основном ориентирована на Россию, на ее центральные и западные регионы<sup>1</sup>. Для сохранения единого цивилизационного пространства особенно важно создать условия для мобильности населения между регионами страны.

Азиатские регионы России – одни из ворот для экономики России на рынки нового гиганта – стран АТР, объединение которых (возможно по типу ЕС) не за горами. Да и сам по себе Китай явно становится самостоятельным центром мирового развития. Имея незаселенный Восток России и перенаселенные пограничные регионы Китая, крайне опасно оставлять подобную ситуацию без внимания. Невозможно долгое время рассчитывать только на договорные условия сдерживания территориальной «мирной» экспансии Китая на наши практически пустынные, но очень привлекательные территории<sup>2</sup>. Понятно, что ни заселение территорий, ни их экономическое развитие не может осуществляться без надежного транспортного комплекса.

**Транспортная независимость.** Распад Советского Союза вызвал принципиальные изменения во всех областях жизни страны, в оценке геополитического и экономико-географического положения России в целом и отдельных ее частей. Сформировались новые условия осуществления межрегиональных экономических связей Сибири внутри России с районами европейской части страны и Центра с Дальним Востоком. Межрегиональные связи Дальнего Востока и Забайкалья СССР обслуживались двумя широтными магистралями (Транссиб и БАМ), Восточной Сибири – двумя (Транссиб и Южсиб) и Западной Сибири – тремя (Транссиб, Средсиб и Южсиб).

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) оказались вне России, на территории суверенного государства Казахстан. Кроме того, и на Транссибе имеется небольшой отрезок главного хода на участке Омск–Свердловск (Екатеринбург) в районе города Петропавловска, который пересекает территорию Казахстана. Это не худший вариант, но все же использование магистралей теперь уже требует заключения межгосударственных соглашений. Возникают дополнительные финансовые, организационные, правовые и технические осложнения. Второй ход Транссиба на участке между станциями Омск –

<sup>1</sup> Морепродукты не в Японию, а в Сибирь и на Урал, олово и золото не в Китай, а в Новосибирск и Москву, оборудование не из Кореи, а с Урала и Поволжья и т.п.

<sup>2</sup> Примером тому могут служить ситуации во Владивостоке, Хабаровске и даже в ряде сибирских городов.

Свердловск (через Тюмень) оснащен технически слабее. В целом Транссиб в пределах Восточной и, особенно Западной Сибири, уже через 2–3 года может лишиться того небольшого резерва пропускной способности, который образовался в результате общего спада производства за годы «реформ».

Условия осуществления внешних экономических связей Сибири с мировым рынком, особенно со странами Европы, бассейна Атлантического океана и Ближнего Востока, после распада СССР резко усложнились. Это объясняется, как минимум, двумя причинами:

- образованием двух трудно преодолеваемых поясов – бывших стран СЭВ и бывших республик Советского Союза, через которые проложены сухопутные, подземные и воздушные трассы, связывающие Сибирь с мировым рынком;
- потерей основных морских портов.

Важнейшими экспортными продуктами Сибири являются природный газ и нефть. Однако все основные магистральные трубопроводы в Европу проложены через Украину, которая, используя свое монопольное положение, не только резко подняла плату за эксплуатацию трубопроводов и пытается контролировать экспорт России, но и позволяет себе несогласованный отбор продуктов из экспортных трубопроводов России. Россия заинтересована сохранить свои позиции на мировом рынке даже при условии падения уровня добычи нефти в стране. И это особенно важно теперь, когда в качестве серьезных конкурентов России на мировом рынке стали выступать не только страны Ближнего Востока, Северной Африки, Северного моря, Центральной и Южной Америки, но и бывшие союзные республики – Казахстан, Туркмения и Азербайджан.

После распада СССР в пределах России осталось только 40% портов и 50% портовых мощностей бывшего Союза. Вне ее оказались важнейшие контейнерные, нефтяные, зерновые, паромные и другие специализированные терминалы, через которые осуществлялись экономические связи Сибири по вывозу продукции и получению необходимого сырья (Ильичевск, Одесса, Таллинн, Вентспилс, Николаев и др.). Оставшиеся у России морские порты в западной части страны не имеют достаточного резерва пропускной способности, и возможности их расширения ограничены (Новороссийск, Туапсе, Санкт-Петербург, Выборг и др.), или Сибирь не имеет с ними прямой магистральной железнодорожной связи (Мурманск, Архангельск). Значительно усложнилась доступность портов Калининградской области. Железная дорога к ним пересекает территорию Литвы. Условия транзита столь сложны, что Россия была вынуждена принять решение о строительстве железной и автомобильной дорог

к побережью Балтийского моря через Белоруссию и Польшу в обход Литвы. В будущем грузы Востока смогут получить прямой выход на рынки Европы через порты Финляндии.

Несмотря на усложнение условий выхода России на мировой рынок по всем ранее освоенным маршрутам стратегия «замыкания» только на внутренний рынок вряд ли целесообразна. Для достойного входа в мировую хозяйственную систему (МХС) требуются, как минимум, независимые от других стран пути внешней торговли, что не исключает использование и существующих, но уже при более выгодных для нас условиях. Новые, независимые от других стран выходы в МХС сосредоточены преимущественно на Севере и Востоке России. Надо искать и новых «естественных» союзников – государств, также заинтересованных в создании новых транспортных коридоров. Таковыми могут стать, например, 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 Иокогама–Роттердам.

XXI век характеризуется формированием явно выделяющихся трех регионов устойчивого экономического роста, Северной Америки, Западной Европы и стран Юго-Восточной Азии (ЮВА). Указанные регионы находятся на разных стадиях своего организационного оформления: В Северной Америке пока только зона свободной торговли (НАФТА), в странах ЮВА – пока больше деклараций о намерениях, а Европейский Союз уже ввел единую валюту – Евро. Очевидно, возможно возникновение и других подобных ассоциаций стран, среди которых России надлежит найти свое достойное место, и она должна быть к этому готова<sup>1</sup>.

**Сырьевая независимость.** Распад СССР и практически одновременный переход на новые рыночные условия хозяйствования привел к разрыву налаженных производственных связей при практически полном отказе государства от регулирования экономики, заставил предприятия (в том числе и государственные) самим искать новых партнеров как внутри страны, так и за рубежом. Этим моментально воспользовались крупные иностранные компании – вынуждая наши предприятия продавать сырье и полуфабрикаты по бросовым ценам и, тем самым, создав некоторый запас этих ресурсов, существенно снизили цены мирового рынка (пример – рынок алюминия). Наибольший урон понесла отечественная перерабатывающая промышленность, в том числе и промышленность пятого и

---

<sup>1</sup> Здесь уместно привести высказывание американского ученого Р. Акоффа: «Планируйте. Иначе спланируют Вас».

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.

Экономика России в обозримой перспективе будет ориентирована на использование собственных ресурсов. Для покупки ресурсов у других стран мы вынуждены либо тратить валютные резервы, либо сами что-то продавать. Первых у нас крайне мало, и их пополнение идет в основном за счет продажи невозпроизводимых ресурсов – газа, нефти, угля, руд цветных металлов или полуфабрикатов – алюминий в чушках, сталь, чугун и т.п. Продавать что-либо из квалифицированных продуктов (с большой долей добавленной стоимости) мы можем лишь по очень ограниченному кругу – вооружение, космическую технику и т.п., на рынке которых у нас есть очень серьезные конкуренты<sup>1</sup>.

Многие источники ресурсов (в том числе и некоторых стратегических), которые до распада СССР считались «внутренними», теперь оказались на территории новых суверенных государств, и их использование связано с существенно возросшими 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 (и физически, и в условиях рынка – экономически) отсутствием развитого транспортного комплекса, что делает добычу ресурсов малорентабельной и поэтому неконкурентоспособной даже у отечественных потребителей.

Исторически сложившаяся пространственная неравномерность развития производства в СССР и России (что само по себе естественно) в новых условиях осуществления производственных взаимосвязей резко усилила территориальную дифференциацию: появились особо богатые и особо бедные регионы именно в связи с набором оставшегося «наследства». Заметную роль в этом негативном процессе сыграла транспортная отрасль. Оставаясь государственной монополией, она, тем не менее, 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). Однако он оказался неприемлемым даже для простого «выживания»

---

<sup>1</sup> Кроме того, именно эти производства требуют значительных капиталовложений, срок отдачи которых может составлять не одно пятилетие. А пускать в эти отрасли частный капитал неприемлемо из соображений государственной оборонной безопасности. На сегодняшний день, в условиях кризиса всей экономики России, государство не в состоянии обеспечить даже эти конкурентоспособные отрасли достаточными инвестициями.

(не говоря уже о расширенном воспроизводстве) многих других отраслей хозяйства, ориентированных всей прошлой государственной экономической политикой на работу в условиях искусственно пониженных тарифов. И только в последнее время государство, осознавая возможность потери экономической безопасности, постепенно начинает восстанавливать свою роль как «стратегического партнера» для различных сфер единой российской экономики, в том числе и таких, как ресурсодобывающие и транспорт<sup>1</sup>.

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 нам представляется полезным 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 формированием транспортного комплекса ее азиатской части. Масштабы инвестиций, которые требуются на решение подобных задач, во много раз превышают годовой бюджет страны. Однако Россия еще имеет возможность а, главное, время, чтобы использовать в своих интересах некоторые положительные моменты в меняющейся геополитической ситуации.

## **12.2. ПОТЕНЦИАЛ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА АЗИАТСКОЙ РОССИИ КАК «МОСТА» МЕЖДУ ПОЛЮСАМИ МИРОВОГО РАЗВИТИЯ**

**Россия на «перекрестке» регионов роста.** Формирование явно выделяющихся трех регионов мирового экономического роста – Северо-Американского континента, Западной Европы и стран ЮВА совпало по времени с открытием пространства России для формирования международных транспортных коридоров по линии «Запад–Восток». Это касается как сухопутного транспорта – железных дорог и автомагистралей, так и морского и воздушного. Уникальность современной ситуации для России проявляется в том, что территория нашей страны оказалась в прямом и переносном смысле на «перекрестке» транспортных коридоров и интересов всех трех названных регионов роста.

---

<sup>1</sup> Последние 2–3 года рост транспортных тарифов существенно меньше роста цен в других отраслях экономики. Кроме того, для таких массовых грузов, как , например, уголь, лес или металл, или грузов, перевозимых на дальние расстояния, действуют особые системы скидок, что, безусловно, способствует оживлению российской экономики.

Именно через Россию (или в ее территориальных водах, или над ней) проходят одни из самых коротких по времени доставки товаров и пассажиров маршруты разных видов транспорта. Превращение их в экономически привлекательные пути транспортировки для международных перевозчиков (вплоть до предоставления концессий на отдельные участки территории) – наиболее реальный путь коренной реконструкции транспортной системы и Сибири, и России в целом. Особое внимание следует уделять проблеме взаимодействия России с новым экономическим «чудом» Востока – Китаем и складывающейся вокруг него особой «конфуцианской цивилизацией» (по С. Хантингтону).

Как уже отмечалось выше, Транссиб является наиболее технически подготовленной магистралью для осуществления самых быстрых контактов Европа – Юго-Восточная Азия. Очевидна эффективность использования данного маршрута для международных перевозчиков при осуществлении определенных организационных мероприятий, главным образом связанных с пересечением границ. Вдоль Транссиба предполагается создание и международной автомагистрали с ответвлением на Чукотку с дальнейшим переходом в США и Канаду (проект ЕРАА).

Северный морской путь является также частью самой короткой по расстоянию морской магистрали, связывающей Японию (или Южную Корею) с Западной Европой. Значительная часть данного маршрута проходит по территориальным водам России.

Открытие воздушного пространства над Сибирью сделало трансполярные маршруты самыми короткими и по расстоянию, и по времени для перелетов из Северной Америки в страны Юго-Восточной и Южной Азии.

Транспорт как сфера экономики страны и объект стратегического прогнозирования обладает рядом специфических черт. Среди них отметим следующие:

- необходимость согласования условий формирования и функционирования транспортного комплекса Азиатской России с транспортными комплексами сопредельных регионов, страны в целом и сопредельных государств;
- наличие тесных связей с масштабами, темпами, направлениями развития и территориальной организацией производительных сил страны в целом и конкретных регионов;
- наличие тесных взаимосвязей между всеми видами транспорта региона и четкого разграничения функций каждого вида транспорта в едином процессе транспортного обслуживания региона;
- необходимость более продолжительного (подобно градостроительству), чем в других отраслях хозяйства, периода прогнозирования – 20–50 лет;

- необходимость опережающего прогнозирования формирования опорного каркаса транспортной системы региона, как условия развития остальных элементов его производительных сил;
- необходимость учета продолжительности и объективно обусловленной этапности формирования отдельных элементов транспортной системы региона.

**Железнодорожный транспорт.** Россия – преимущественно континентальная держава, поэтому не случайно, что именно железнодорожный транспорт (особенно по грузовым перевозкам) играет определяющую роль. Около 80% всех российских грузов перевозят наши железные дороги. Есть все основания ожидать, что и в дальнейшем роль железнодорожного транспорта снижаться не будет. Более того, учитывая географическое положение России, по ее территории могут пройти несколько транспортных коридоров по линии Европа–Азия. Действующим на сегодняшний день пока является только один – Владивосток–Новосибирск–Москва–Смоленск–Брест–Варшава–Берлин и далее по всем странам Западной Европы. Привлечение транзитных грузов и, прежде всего, контейнерных перевозок на Транссиб позволило бы не только «торговать воздухом» с ощутимой для себя выгодой, но и снизить тарифы для отечественных грузов, что будет способствовать росту отечественного производства и интеграции российских регионов.

Важнейшими задачами на сегодняшний день являются реконструкция, скорее преобразование, Транссиба в международную транспортную магистраль и окончание сооружения Северо-Сибирской магистрали (Севсиба).

▣ *Реконструкция Транссиба и его преобразование в звено Евразийского транспортного коридора*

Процессы глобализации экономики характеризуются ускорением интеграционных процессов, ростом перемещаемых пассажиров и грузов [Могилевкин, 2000]. Для обоснования значимости Транссиба как международной магистрали важно отметить, что доля евроазиатских торгово-экономических связей в мировой торговле продолжает увеличиваться.

На Критской конференции транспортной комиссии ЕС 1994 г. была принята схема транспортных коридоров Европы. Один из них – № 2 доходил до Москвы. Позднее было поддержано предложение России о целесообразности продолжения коридора № 2 до Владивостока (а также портов Восточного и Находки).

Сокращается торговля сырьем и сельскохозяйственной продукцией (т.е. малоценным товаром в расчете на 1 т перевозимого груза), а возрастает торговля дорогостоящим товаром – электроникой,

предметами роскоши, модной одеждой. Особо резко растут контейнерные перевозки, как наиболее соответствующие целям сохранности груза, вписывающиеся в логистические системы и обеспечивающие доставку «от двери – до двери». Растет потребность в скоростных доставках и пассажиров (деловые поездки, туризм), и грузов ввиду желания сократить необходимость в оборотном капитале. Пока по техническому уровню самого полотна железной дороги и состоянию колесных пар можно говорить как о максимальной маршрутной скорости в 80 км/час<sup>1</sup>.

Есть основания полагать, что при соответствующем уровне сервиса возможности коридора № 2, а значит и Транссиба, будут востребованы. По прогнозам Экономической комиссии ООН для Азиатско-Тихоокеанского региона и Азиатско-Тихоокеанского экономического сообщества транзитный грузопоток между Европой и странами Юго-Восточной Азии увеличится к 2006–2010 гг. как минимум на треть.

Для создания соответствующих условий по привлечению международных транспортных компаний требуется существенно увеличить пропускную способность портовых сооружений. Здесь речь идет не столько собственно о мощностях, сколько об организационной стороне дела: для современных российских условий наиболее «узким местом» является упорядочение процедур таможенного контроля и оформления документов<sup>2</sup>. Другими словами, требуется налаживание транспортного конвейера: контейнеровоз – порт – таможня (вход) – железная дорога – таможня (выход) – и дальнейшие аналогичные процедуры в Белоруссии, Польше и Германии. Далее груз уже находится на территории ЕС, где действуют действительно единые и упрощенные правила пересечения границ. Еще один вариант быстрее вхождения в страны ЕС – это путь через Финляндию, которая уже является членом ЕС и, кроме того, ее железные дороги имеют колею аналогичную российской.

Предоставление своей территории и обслуживание железнодорожного транзита между Европой и Юго-Восточной Азией – это не только получение валюты: по самым скромным оценкам, пропуск одного контейнера может принести России до 400 долларов чистой прибыли, а их число даже может быть доведено до 500 тыс. в год. Это и создание нескольких десятков тысяч новых рабочих мест в разных отраслях, обслуживающих перевозочный процесс, и выполнение определенной роли России в мировой хозяйственной системе.

<sup>1</sup> Согласно Европейским нормам для признания статуса «коридора» скорость на железнодорожной магистрали не должна быть ниже 120 км/час. При соответствующей реконструкции Транссиб может обеспечить такие скорости почти на всем своем протяжении от Владивостока до Бреста.

<sup>2</sup> Не секрет, что зачастую время нахождения груза на российской таможне сопоставимо со временем собственно транспортировки, что делает более эффективным направлять грузы в обход России.

Пока у России (тем более у СССР) не было конкурентов в сфере обеспечения коммуникаций «Запад–Восток» сухопутными видами транспорта, но обстановка быстро меняется. Форсируется создание Трансазиатской железнодорожной магистрали (ТАМ) для организации связи Европы со странами Центральной и Юго-Восточной Азии (см. рис. 7.3 магистраль 9) через Украину (см. рис. 7.3 магистраль 9с) или Белоруссию (см. рис. 7.3 магистраль 9в), Россию, Казахстан и Китай или через Болгарию, Турцию, Иран или Грузию – Азербайджан (см. рис. 7.3 магистраль 9а), Туркменистан, Узбекистан, Казахстан и Китай. Поэтому в недалеком будущем у Транссиба могут появиться очень реальные и серьезные конкуренты.

Опасность жесткой конкуренции возникла не только для Транссиба, но и для связанных с ним портов южной части Дальнего Востока (Восточный, Находка, Владивосток). России предложено было принять участие в реализации программы создания международной свободной экономической зоны в бассейне реки Туманной (Тумыньцзян или Туманган) на сопредельных участках территории России, Китая и Северной Кореи (Tumen River Economic Zone – TREZ). Программа была разработана иностранными организациями под эгидой United Nations Development Programm (UNDP). Предполагалось, что в реализации ее на различных условиях будут участвовать фирмы стран АТР. С нашей точки зрения реализация этого проекта грозила бы потерей значительной части международного транзита через Россию, а вместе с ним и дохода в валюте. Однако противостоять возрастающей конкуренции со стороны ряда стран АТР можно только, создав соответствующие более привлекательные с экономической точки зрения условия транспортировки через российские дальневосточные порты и по российским железным дорогам.

Предполагается создание условий максимально выгодного использования экономико-географического положения сопредельных районов трех стран – России, Китая и Северной Кореи. Китай крайне заинтересован в формировании надежных и дешевых выходов экспортной массовой продукции (уголь, зерно) и оборота контейнеров быстро развивающихся провинций Цзилинь и Хайлунцзян на северо-востоке страны. Они удалены от основных портов Китая на побережье Желтого моря, а к Японскому морю могут выйти только через пограничные территории и порты России и Северной Кореи. Кроме того, Россия заинтересована и в привлечении потока китайских контейнеров, направляемых в США в рамках проекта «Восток–Запад» через наши порты Зарубино и Посьет.

Настало время активных действий Российского государства, направленных на упрочение места Транссиба в мировой транспортной системе, и заинтересована в этом больше всех сама Россия.

Европа найдет себе выход к берегам Тихого океана, а Азия – в Европу, но это будет путь вне России и в ущерб России.

□ *Завершение формирования Севсиба*

Превращение Транссиба в скоростную международную трансконтинентальную магистраль потребует ее освобождения от массовых внутрироссийских грузов. Для обслуживания перевозок между регионами Азиатской и Центральной России (включая и Урал) потребуется завершение сооружения Севсиба.

Севсиб (см. рис. 7.3, магистраль 3(4)) рассматривается как составное среднее звено нового Северного транспортного коридора: от портов Ванино и Советская Гавань на побережье Тихого океана и до Архангельска на Белом море и перспективного будущего порта Индига на побережье Баренцева моря. Восточное звено данного коридора – БАМ, западное – Баренцкомур. Особое геоэкономическое значение данной магистрали в том, что она полностью проходит по территории России.

Основное направление магистрали определилось следующим образом: Усть-Илимск–Лесосибирск–Белый Яр–район Колпашево–Нижевартовск–«Уральский хребет» (предположительно севернее г. Ивдель). Трасса магистрали рассматривается в составе трех участков:

- восточный участок – Усть-Илимск–Лесосибирск;
- центральный участок – Лесосибирск–Нижевартовск;
- западный участок – Сургут (условно) – Уральский хребет (возможно с использованием части уже существующей дороги Ивдель–Сергинский).

Трасса восточного участка Севсиба должна пройти по правому берегу Ангары через районы Нижнего Приангарья, «приближая» перспективные нефтегазоносные провинции Красноярского края (Собинское, Юрубченское и др.). Трасса центрального участка свяжет порт Лесосибирск с северными лесными районами Томской области (Белый Яр, Колпашево), и нефтяными районами Ханты-Мансийского автономного округа (Нижевартовск, Сургут). Западный участок – от Сургута до пока еще неопределенной окончательно точки нового перехода через Уральский хребет: Этот переход должен вписаться в существующую и проектируемую новую транспортную сеть районов Урала, Республики Коми и Архангельской области. Последнее будет во многом зависеть от потребностей уральской металлургии и энергетики в ресурсах Республики Коми и ЯНАО (Тиманские бокситы, Печорские угли, Ямало-Ненецкие хромиты и др.).

Для превращения БАМа в транзитную магистраль (тем более в часть транспортного коридора) требуется решить проблему строительства тоннеля на Сахалин и, что еще более привлекательно, со-

единиться с железными дорогами Японии еще одним тоннелем: Сахалин–Хоккайдо. В этом случае Северо-Российская магистраль сама может стать еще одним звеном межконтинентального транспортного моста «Запад–Восток» (Токио–Париж). Японские товары получают самый быстрый (не считая авиационного) вид транспорта для поставок своих товаров в Европу, причем используя только одну «промежуточную» страну – Россию, не входящую в ЕС. Понятно, что в этом случае Япония становится заинтересованным участником в реконструкции широтных российских магистралей, а регионы России (включая и Сахалин) получают транспортную магистраль, существенно облегчающую (и, главное, удешевляющую) осуществление интеграционных связей.

Таким образом, для сохранения единого экономического пространства России необходима реконструкция существующих транспортных коридоров и завершение создания новых. В этих проектах заинтересованы и многие другие страны как Западной Европы, так и ЮВА. Насущная задача – найти такие условия привлечения иностранных инвестиций, которые бы, не снижая уровень оборонной безопасности страны, были бы привлекательны для всех потенциальных участников.

Безусловно, железнодорожный и трубопроводный транспорт сохраняют лидирующую роль в обслуживании внешних связей Сибири, но возрастет роль водного и воздушного.

**Водный транспорт.** Среди всех речных и морских систем Сибири особо следует выделить транспортную «связку» река Енисей–Северный морской путь (рис. 12.2). Из всех сибирских рек только Енисей позволяет морским судам, водоизмещением до 15 тыс. т подниматься по реке на 500 км вглубь материка, а судам до 5 тыс. т – вплоть до пересечения с железнодорожными магистральями южных районов Сибири (г. Лесосибирск). Ни Обь, ни Лена несмотря на их полноводность не в состоянии конкурировать с Енисеем по этому показателю.

Изменение геополитического положения России обусловило необходимость прогноза возможной роли транспортной системы «Енисей–Северный морской путь (СМП)» в решении ряда народнохозяйственных проблем страны:

- восстановления активной деятельности СМП, освоения массовых перевозок углеводородов, использования новых типов грузовых судов надводного и подводного плавания, внедрения элементов логистической системы международного стандарта во все звенья цепи транспортного процесса;

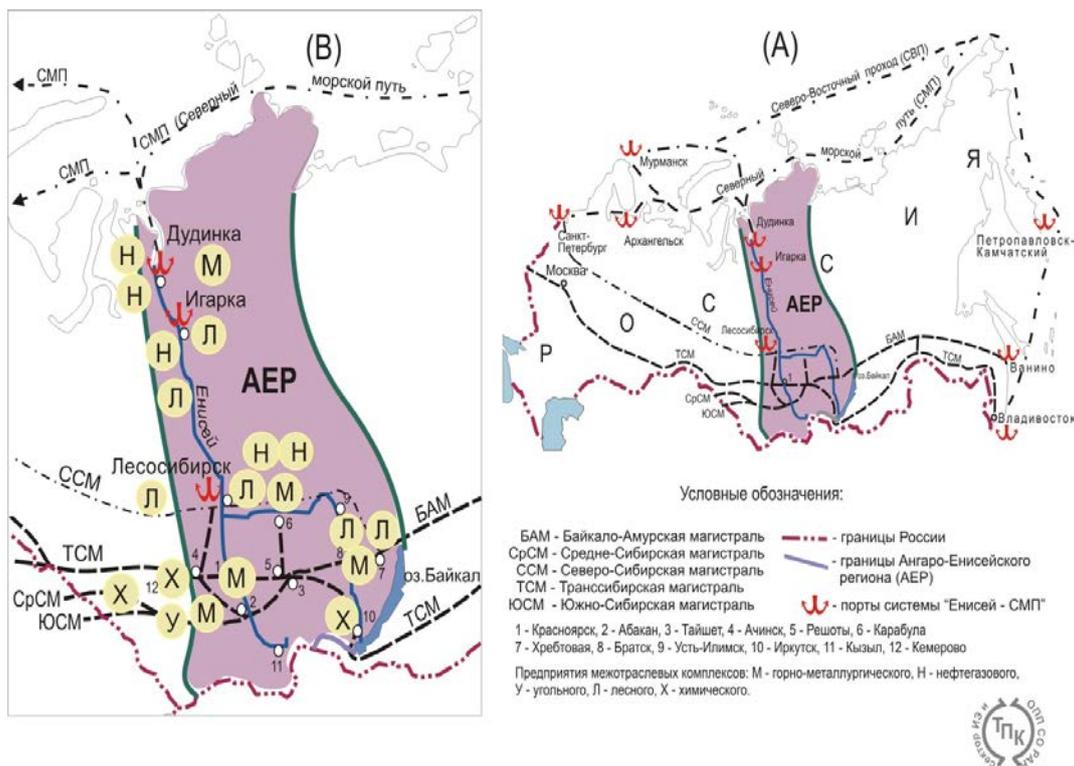


Рис. 12.2. Географическое положение Ангаро-Енисейского региона (А) и размещение важнейших грузообразующих объектов (В)

- преобразования СМП в звено международной межконтинентальной магистрали «Северо-Восточный проход» (СВП);
- расширения зоны обслуживания (где это экономически оправдано) СМП за счет глубинных частей районов как Крайнего, так и Ближнего Севера Сибири;
- создания крупного транспортного узла системы «Енисей–СМП» в непосредственной близости от грузообразующих ареалов глубинных частей Средней Сибири.

❖ *Грузообразующие ареалы в пределах действия системы «Енисей–СМП»*

В результате развития межотраслевых комплексов формируются грузообразующие ареалы, каждый из которых имеет определенную специализацию.

♦ *Норильский ареал* имеет самый большой из рассматриваемых ареалов объем грузооборота, и его деятельность непосредственно зависит от надежности и эффективности функционирования СМП. НГМК – сформировавшийся комплекс. Транспортные связи осуществляются через порт Дудинка.

♦ *Игарский ареал* выполняет двойную функцию: транспортную и производственную. Он сформировался на базе обработки поступающего по Енисею леса (лесопиление) и отправки экспортной лесопроductии местного производства и поступающей из Нижне-Ангарского и Южного ареалов.

♦ *Туруханский ареал* получит развитие в связи с освоением месторождений Туруханского нефтегазового района, в первую очередь Ванкорского месторождения нефти. Транспортировка нефти СМП после 2005 г. возможна через Диксон или Дудинку, а поставка промышленного оборудования и труб уже после 2000 г. через Игарку.

♦ *Средне-Енисейский ареал* является базой поставки леса из сырьевой зоны по Енисею (ниже Енисейска) на лесообработывающие предприятия Игарки.

♦ *Эвенкийский ареал* выступает для СМП в качестве грузообразующего только как получатель оборудования для освоения нефтегазовых месторождений. Транспортировка нефти предусматривается по трубопроводу только в южном направлении на Ачинский и Лесосибирский НПЗ. На СМП через Лесосибирск, Дудинку или Диксон поступят их нефтепродукты для бункеровки судов или на экспорт.

♦ *Нижне-Ангарский ареал* – крупный грузообразующий ареал для системы «Енисей–СМП». В пределах его реализуется Федеральная программа освоения Нижнего Приангарья – находятся или намечаются предприятия лесопромышленного, горно-металлургического и нефтегазового комплексов. Связи с СМП осуществляются через порт Лесосибирск.

♦ *Диксонский ареал* выполняет только транспортные функции. В перспективе намечается организация базы по бункеровке судов, идущих по трассе СМП, и грузового терминала по погрузке нефти, а, возможно, и сжиженного газа.

♦ *Томский ареал* – как грузообразующий для системы «Енисей–СМП» возможен только в случае сооружения участка Севсиба Нижневартовск–Белый Яр–Лесосибирск. Основные грузы – лесные и нефтепродукты.

♦ *Кемеровский ареал* – как грузообразующий для системы «Енисей–СМП» возможен в случае существенного сокращения тарифов на перевозку угля и рекой, и морем. Значимость его может быть повышена в случае сооружения участка железной дороги Инголь–Латыши, на 500 км сокращающей расстояние от угледобывающих районов Кузбасса до Лесосибирска.

#### ❖ *Порты системы «Енисей–СМП»*

Все порты системы тесно взаимосвязаны, и объем их работы будет определяться не только наличием грузов, но и продолжительностью навигации, реальным объемом перевозок, который смогут взять

на себя морские суда, суда смешанного плавания «река–море» и организацией самого транспортного процесса. В случае большой напряженности работы Дудинки и Лесосибирска возникнет необходимость сохранить Игарку в качестве перевалочного порта грузов с речных на морские суда и обратно.

- *Дудинка.* Грузооборот порта возрастет к 2015 г. в два раза по радикальному и в три раза – по максимальному сценарию. Структура грузов принципиально мало изменится. Основной задачей Дудинского порта останется обслуживание Норильского промышленного района (более 50% груза). Кроме того, рассматриваются варианты обслуживания районов нового освоения – Туруханского, а в более отдаленной перспективе – Ессейского и Нижне-Енисейского. Не исключена возможность перевалки в Дудинке грузов Южного ареала, поступающих речным транспортом. Экономическая база района обслуживания, локальные природные условия и уровень освоенности западного сектора СМП дают основание считать, что и в перспективе Дудинка имеет основание сохранить роль базового порта СМП и главного морского порта транспортной системы «Енисей–СМП».

- *Лесосибирск.* Молодой и наиболее перспективный порт не только системы «Енисей–СМП», но и новый крупный транспортный узел Средней Сибири первой половины XXI столетия. Основанием тому является экономико-географическое положение и экономическая база города, реализация Программы освоения Нижнего Приангарья и задача преобразования СМП. Лесосибирск уже готов к выполнению этой функции на начальном этапе формирования транспортной системы «Енисей–СМП». Он является постоянным экспортером лесопродукции в том числе и через Игарку, базовым портом смешанных плаваний судов «река–море». В перспективе Лесосибирск приобретет роль морского порта, грузооборот которого уже в 2000 г. может составить 0,7 млн т и возрастет к 2015 г. до 3,9 млн т по радикальному и 4,3 млн т по максимальному сценариям. Важнейшими грузами порта по вывозу останется лесопродукция, а по ввозу в будущем – сырье для алюминиевых заводов Сибири.

- *Игарка.* В перспективе предполагается, что Игарский порт будет обслуживать Игарский лесной комплекс. Однако объем лесопродукции его на весь рассматриваемый период стабилен – 200 тыс. т. Кроме того, через Игарку для Туруханского ареала пойдет оборудование для освоения месторождений углеводородов (вывоз нефти СМП через Игарку не предполагается). Связи Ессейского ареала через Игарский порт будут реальны, если только игарское направление окажется более экономически и технологически оправданно, чем норильское. В случае чрезмерной загрузки Лесосибирского порта (с учетом условий судоходства и продолжительности навигации) и слабой

организации смешанных плаваний «река–море» значение Игарки как перевалочного порта может возрасти.

• *Диксон*. В 1990-е годы объем работы порта по всем видам деятельности резко сократился. Диксон практически потерял значение опорного пункта СМП. Это объясняется как сокращением работы на трассе СМП, так и изменением техники и технологии самого транспортного процесса. Порт обладает благоприятными природными условиями (хорошо укрытая бухта и достаточные глубины), но будущее его очень неопределенно. Рассматриваются два следующих направления возможного возрождения порта Диксона:

1. Превращение его в бункеровочную базу судов, работающих на трассе или идущих транзитом СМП. Диксон обладает наилучшим экономико-географическим положением для выполнения этой роли среди всех остальных портов арктического побережья Азиатской России. Он находится в средней части как СМП, так и СВП. Имеет наилучшие условия поставки жидкого топлива – по Енисею сначала с Ачинского, а в перспективе – Лесосибирского нефтеперерабатывающих заводов, благоприятные условия организации бункеровки.

2. Превращение Диксона в порт отправки на экспорт сырой нефти, конденсата и сжиженного газа месторождений углеводородного сырья Крайнего Севера Красноярского края и Северо-Востока Тюменской области. До Диксона расстояние от месторождений больше, чем до портов Игарка или Дудинка, но навигационные условия района Диксона более благоприятные. Поэтому именно в бухте Ефремова предполагается сооружение терминала. При выборе бухты Ефремова учитывались следующие преимущества данного варианта:

– возможность быстрой реализации проекта создания независимого от компаний Западной Сибири прямого выхода на мировой рынок;

– достаточно благоприятные условия сооружения и эксплуатации крупного терминала (закрытость, достаточная акватория и большие глубины бухты);

– наличие естественных «емкостей» для сбора и подготовки нефти к погрузке;

– наличие хорошо освоенной трассы с продленной морской навигацией;

– возможность включения порта в бухте Ефремова в предполагаемую высокоорганизованную транспортную систему «Северные ворота», намечаемую для вывоза углеводородов с месторождений Крайнего Севера и шельфа Западного сектора Арктики на рынки мира (организация челночной работы крупных танкеров нового типа ледового класса с перевалкой углеводородов на центральном перегрузочном терминале в Печенгской губе Баренцева моря).

Таким образом, основными морскими портами транспортной системы «Енисей–СМП» будут широкопрофильные порты Дудинка и Лесосибирск. Игарка будет специализироваться на вывозе лесных грузов, а Диксон – углеводородов. Положительным моментом является то, что и Дудинка, и Лесосибирск имеют сбалансированное соотношение ввоза и вывоза по всем периодам.

Освоение и эффективность «водного» выхода Сибири на мировой рынок во многом связаны с формированием железнодорожной сети региона – реконструкцией Транссиба и завершением сооружения Севсиба. От этого будет зависеть масштаб территории, которая сможет сформировать грузопоток по этому направлению.