УДК 625.1

Головщиков Владимир Олегович,
к.т.н., ст.н.с. РАН, профессор кафедры ЭПП, Ангарский государственный технический университет, e-mail: vladgo@isem.irk.ru

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ И ТРАНССИБИРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ ПРИ ТРАНСПОРТИРОВКЕ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

Golovshchikov V.O.

PROBLEMS AND PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF THE BAIKALO-AMUR AND TRANS-SIBERIAN RAILWAYS WHEN TRANSPORTING ENERGY RESOURCES IN MODERN CONDITIONS

Аннотация. Рассмотрены планы расширения БАМа и Транссиба в рамках развития Восточного полигона, направленного на существенное увеличение экспортных поставок природных ресурсов России в Северо-Восточную Азию. Увеличение пропускной способности БАМа и Транссиба также предполагает увеличение трансконтинентальных контейнерных перевозок из стран Северо-Восточной Азии в Европу. Рассмотрена сложившаяся ситуация в зоне БАМа и Транссиба, а также риски и угрозы планам развития этих железнодорожных магистралей.

Ключевые слова: железнодорожная магистраль, природные ресурсы, контейнерные перевозки, проблемы реализации планов развития.

Abstract. Plans for the expansion of the BAM and Transsib were considered in the framework of the development of the Eastern range, aimed at a significant increase in the export supplies of Russian natural resources to Northeast Asia. The increase in the throughput capacity of the BAM and Transsib also implies an increase in transcontinental container traffic from the countries of Northeast Asia to Europe. The current situation in the BAM and Transsib zones, as well as the risks and threats to the plans for the development of these railways, are considered.

Keywords: railway, natural resources, container transportation, problems of implementation of development plans.

Начиная с 2018 года в России активизировался процесс по модернизации Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей. Это было обусловлено указанием Президента РФ об увеличении пропускной способности этих магистралей до 180 млн. тонн в год к 2024 году. Процесс активизации развития БАМа и Транссиба должен проходить в рамках так называемого «Восточного полигона», разработанного компанией «Российские железные дороги». Предполагалось, что реализация этих планов обеспечит «экономическую отдачу и быструю окупаемость вложений» [1]. Более того, уже в 2019 году Президентом РФ была поставлена задача к 2025 году довести пропускную способность магистралей до 250 млн. тонн в год. Однако по итогам 2018 года Счетная палата РФ выявила существенное отставание в строительстве многих объектов магистралей [2]. По мнению РЖД, причина этого – нехватка квалифицированных кадров, специальной техники, длительные сроки по рассмотрению необходимой документации и т.д. История строительства БАМа, которому отводится основная роль по увеличению пропускной способности, хорошо известна. Началось строительство в 1974 году с публично декларируемой целью широкого освоения Восточной Сибири и Дальнего Востока, но основная цель, которая публично не озвучивалась – это резервная магистраль при возможных проблемах с Транссибом [3].

На протяжении почти сорока лет развития БАМа фактически не было. Строительство Северомуйского туннеля продолжалось 19 лет. Удоканское меднорудное месторождение будет вводится в эксплуатацию только в 2022 году. Многие вокзальные сооружения пришли в упадок. Наблюдается массовая безработица местного населения (кроме тех, кто работает в энергетике и в РЖД). Активизировать развитие магистралей, и прежде всего БАМа, было обусловлено не желанием развивать Восточные регионы страны, а рыночной конъюнктурой – резко увеличить экспортные поставки и транзитные перевозки по магистралям, дающие существенное наполнение бюджета РФ. Но, по мнению руководства страны, железнодорожников, «угольщиков» и т.д., именно эти магистрали стали «тормозом» для перевозки грузов, в том числе энергоресурсов. С точки зрения экономики подобный подход может рассматриваться как правильный, так как учитывает возможности получения значительного финансового результата. Однако, если рассмотреть всю совокупность проблем, то этот эффект будет только в краткосрочной перспективе (3-5 лет). Сейчас Кузбасс готов поставлять в российские дальневосточные порты более 100 млн. тонн угля в год, и в Северо-Восточную Азию (СВА), пока есть покупатели этого угля. Для РФ в настоящее время возник ещё один положительный фактор – отказ Китая получать качественный уголь из Австралии, которая являлась основным его поставщиком (наряду с Индонезией). То же можно сказать и о контейнерных перевозках по этим магистралям – к 2024 году планируется перевозить 1 млн. 700 тыс. контейнеров. Но в долгосрочной перспективе (5-10 лет) эти положительные факторы с большой вероятностью исчезнут. Страны СВА (даже Китай) уходят от угольной энергетики. Китай развивает свои железные дороги в Северо-Западных регионах и будет наращивать перевозки в обход российских дорог. Даже развитие отечественного Северного морского пути составит конкуренцию перевозкам по БАМу и Транссибу. Поэтому при развитии магистралей необходим системный подход, учитывающий все риски и угрозы эти планам. Сложной проблемой для увеличения пропускной способности БАМа может стать плотина Братской ГЭС, проект которой не предусматривает интенсивное железнодорожное движение.

ЛИТЕРАТУРА

1. «Путин рассказал, как изменится пропускная способность БАМа и Транссиба» РИА Новости. 01.03.2018. Электронный ресурс. https://ria.ru/20180301/1515524560.html. (обращение 15.02.2021).

2. Кокорева М., Бурмистрова С. «РЖД пообещали ускорить на год модернизацию БАМа и Транссиба». РБК, 10.02.2020. Электронный ресурс. https://www.rbk.ru/ business/10/02/2020/ (обращение 15.02.2021).

3. «Восточный полигон – Транссиб и БАМ». Электронный ресурс. http://cargo.rzd.ru/static/public/ru/accessible?STRUCTURE (обращение 15.02.2021).