

## **РОЛЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОММУНИКАЦИЙ В ЗАЩИТЕ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВА АЗИАТСКОЙ ЧАСТИ РОССИИ**

Исследуется роль железнодорожных коммуникаций в защите экономического пространства азиатской части России. Методологической основой изучения выступает геополитическая система знаний. Предметом исследования является значение Транссиба и БАМа в обеспечении национальной безопасности. Отмечается отсутствие комплексного подхода к проблеме контроля за экономическим пространством в азиатской части страны и недооценка роли транспортных коммуникаций. Поток сквозных грузов в восточном направлении в основном ориентирован на вывоз ресурсов из страны. Концепция «экспортноориентированной железнодорожной магистрали» не способствует развитию внутренних районов Сибири и Дальнего Востока. Игнорирование очевидных подходов, осмысленных историческим опытом и практикой, оказывает прямое влияние на безопасность российского пространства.

*Ключевые слова:* экономическое пространство, железнодорожные магистрали, национальная безопасность, азиатская часть России.

**A. V. Shalak**

## **THE ROLE OF RAILWAY COMMUNICATIONS IN PROTECTING THE ECONOMIC SPACE OF THE ASIAN PART OF RUSSIA**

The role of railway communications in protecting the economic space of the Asian part of Russia is investigated. The methodological basis of the study is the geopolitical knowledge system. The subject of the study is the importance of the Transsib and BAM in ensuring national security. There is a lack of an integrated approach to the problem of control over the economic space in the Asian part of the country and an underestimation of the role of transport communications. The flow of through cargo in the eastern direction is mainly focused on the export of resources from the country. The concept of an “export-oriented long-distance highway” does not contribute to the development of the inner regions of Siberia and the Far East. Ignoring obvious approaches made sense by historical experience and practice has a direct impact on the security of the Russian space.

*Keywords:* economic space, railways, national security, the Asian part of Russia.

Защита экономического пространства является важнейшим аспектом национальной безопасности страны. Ослабление контроля за экономическим пространством неизбежно сказывается на полноценности государственного сувере-

нитета. Решение данной проблемы зависит от способности государства эффективно противостоять интересам транснациональных корпораций, стремящихся вывести субъекты хозяйственной деятельности из-под контроля национальных государств и переориентировать на свои интересы. Если ТНК, имеющие зарубежную прописку, принимают стратегические решения в области экономического развития страны, то это влечет самые серьезные последствия для национальной безопасности государства. Поэтому дискуссии о неизбежных последствиях глобализации, интернационализации мировых хозяйственных связей, международном разделении труда не должны закрывать главный вопрос: вопрос экономического суверенитета.

В обеспечении контроля за экономическим пространством азиатской части России определяющая роль принадлежит железнодорожным коммуникациям. Состояние транспортной инфраструктуры Сибири и Дальнего Востока в лице железных дорог является основой и условием успешного экономического развития, обеспечения мобильности данного пространства. Развитые коммуникации сшивают пространство и обеспечивают его маневренность. Вне этого пространство замораживается, а его регионы вбираются окружающими динамично развивающимися государствами.

Развитие транспортной инфраструктуры в лице железных дорог имеет еще одно важное значение для России. В силу географического положения, наличие развитой сети железных дорог способно превратить страну в важный коммуникационный узел, связывающий страны северо-восточной Евразии с западными окраинами Большой Евразии. Однако потенциальные конкурентные преимущества никогда и нигде не реализуются автоматически. Коммуникационная ткань никогда не выстраивалась «невидимой рукой рынка». Частный капитал не проявляет интереса к вложению инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры, поскольку извлечение прибыли откладывается на долгую перспективу. Затратным для себя бизнес-структуры считают также издержки, связанные с поддержанием социальной инфраструктуры в зоне прокладки транспортных магистралей. Субъектом воплощения планов развития транспортной инфраструктуры страны всегда и везде является государство. Если отсутствует политическая воля в области реализации данной стратегии, политический и экономический контроль над пространством снижается до опасного уровня.

Для эффективного пространственного развития территорий азиатской части России необходимо формирование сети современных транспортных узлов и международных транспортных коридоров, учитывающих природно-климатические и демографические аспекты. Кроме того, международная конкуренция за перспективные транспортные проекты постоянно растёт, что с учётом низкой эффективности размещения производительных сил и неиспользованного пространственного потенциала экономики России становится существенной геоэкономической угрозой. Неразвитость транспортных коммуникаций осложняет демографическую ситуацию в этих регионах, а также обостряет социальные проблемы. Затяжная безработица в восточных частях страны в основном связана

с низкой миграционной мобильностью населения и слабой транспортной доступностью [6, с. 131].

Историко-геополитический экскурс в наше прошлое также убедительно подтверждает роль и значение транспортных коммуникаций в обеспечении безопасности страны [8].

В постсоветский период общая эксплуатационная протяженность железнодорожных путей общего пользования Российской Федерации не росла и составляла 87 тыс. километров. Загрузка многих железнодорожных линий была близка к пределам эффективного использования пропускной способности. Но особенно остро эта проблема проявлялась на Восточном полигоне, где текущая пропускная и провозная способность Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей не позволяли в полной мере обеспечить перевозку грузов промышленных компаний по указанным железнодорожным магистралям.

Экономика России на востоке ориентирована на вывоз сырья. В последние годы особенно растут за рубеж поставки угля. Именно рост объемов вывоза предъявил новые требования к пропускной способности железных дорог. Ориентация на внутреннюю переработку и промышленное освоение региона по-прежнему отсутствовали, как и не было стратегии, направленной на превращение дорог Восточного полигона в коммуникационный узел, связывающий регионы Сибири и Дальнего Востока, а также в транзитную коммуникацию в северо-восточной части Евразии.

Вынужденная необходимость государства откликнуться на потребности добывающих экспортирующих сырье компаний, активизировала стратегическое проектирование коммуникаций на Восточном полигоне. Первоначально, как и подавляющее большинство подобных документов, разрабатываемые стратегии носили декларативный характер, не соответствовали реальным возможностям и не подкреплялись соответствующим финансированием. Государство не возражало против коренной реконструкции железнодорожных коммуникаций, но при этом основным инвестором должны были стать сами заинтересованные в этом компании. То есть государство внешне осознавало роль коммуникаций в стягивании экономического пространства, однако стать координатором и основным субъектом подобной деятельности не стремилось.

Единственным инфраструктурным проектом в зоне БАМа, реализованным частным бизнесом, является проложенная компанией «Мечел» железнодорожная ветка к крупнейшему на территории России Эльгинскому угольному месторождению. Протяженность пути Улак – Эльга составила 321 км, а движение по нему открылось в 2012 г. [1].

Наращивание объемов добычи коксующего угля актуализировали проблему модернизации железнодорожных магистралей. Были инициированы ключевые проекты по развитию железнодорожного транспорта – модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей. В реконструкции магистрали были заинтересованы прежде всего грузоотправители

угля. Добыча угля росла устойчивыми темпами и в 2019 г. более чем на 30 процентов превышало уровень добычи 2011 г. Глава государства призвал увеличить поставки угля в азиатские страны в течение трех ближайших лет на эти же 30%. После чего в ноябре 2019 г. принимается план ускоренной модернизации Восточного полигона, согласно которому к 2023 г. БАМ и Транссиб должны увеличить пропускную способность с 124,9 млн до 180 млн т. Общий объем инвестиций РЖД во второй этап проекта оценивался в 696,6 млрд рублей [2].

Таким образом приоритетной целью модернизации железнодорожной сети Восточного полигона провозглашалось увеличение вывоза сырья из страны на рынки стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Сценарий освоения перевозок на этом направлении был прописан в генеральной схеме развития железнодорожного транспорта ОАО «РЖД». Выполнить такие объемы работ только усилиями РЖД было невозможно. Но принятые в феврале 2019 г. Правительством России «Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года» [5], и в ноябре 2021 г. «Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» [7] ориентировали на фантастические планы развития «экспортноориентированной железнодорожной инфраструктуры». Провозная способность Восточного полигона по итогам 2035 г. должна составить 240–305 млн. тонн, а транзит через Российскую Федерацию в грузовом потоке Азия – Европа должен увеличиться в шесть раз, удельный вес доли рынка России в контейнерных перевозках вырасти с 4 до 15 процентов. Инвестиции в железнодорожную инфраструктуру должны составить до 2035 г. не менее 3,5 трлн. руб.

Серьезность подобных стратегий вызывает большие сомнения. Откуда возьмутся строительные мощности, кадры и вложения для столь масштабных проектов, утверждаемые Стратегии не разъясняют. При этом настораживает манипуляция показателями. Сквозная пропускная способность БАМа, как и Транссиба, практически не выросла и составляет чуть более 80 млн т., при этом 80% грузов приходится на внутрироссийские перевозки. Поток сквозных грузов в восточном направлении более, чем в два с половиной раза превышает поток грузов с востока в западном направлении. То есть объемы грузов, вывозимые из страны, намного превосходят ввозимые. Так очевидно и должна работать «экспортноориентированная железнодорожная магистраль», только насколько подобная ориентация способствует развитию внутренних районов Сибири и Дальнего Востока, отвечает национальным интересам страны? Остальные грузы лишь частично проходят по железнодорожным коммуникациям Восточного полигона. Разброс в показателях здесь настолько велик, что требует отдельного исследования.

Реализация данных проектов не стала новой вехой в социально-экономическом развитии районов освоения БАМа. Проект модернизации БАМа ориентирован на вахтовый метод работ с привлечением трудовых ресурсов из других регионов, что не стимулирует создание рабочих мест на прилегающих территориях. Следовательно, новый индустриальный сценарий освоения БАМа принципиально отличается от советского и не решает проблемы, сохранения здесь постоян-

ных рабочих поселков, наращивание трудовых ресурсов, создание перспективных территориально-производственных комплексов. Без этого поддерживать и развивать магистраль, приступать к действительно хозяйственному освоению БАМа, налаживанию переработки и поставок продукции на экспорт с добавленной стоимостью невозможно. Демонстрируемый ныне вахтовый метод оптимизирует расходы бизнес-структур на содержание социальной инфраструктуры, но это выгоды тактического характера, которые не могут быть стратегией уплотнения пространства и ее освоения.

Ситуация, при которой за 30 лет ничего не сделано для решения важнейших проблем развития сети железных дорог, прокладки новых транспортных коммуникаций, включая скоростные, более чем странная. Очевидно, что только развитие транспортной инфраструктуры может вдохнуть новую жизнь в экономику Сибири и Дальнего Востока, обеспечить приток трудовых ресурсов, стянуть экономическое пространство. Вне этого невозможно функционирование внутреннего рынка страны. Точечные «прорывы на периферии страны, реализованные частными компаниями, ориентированы не на развитие внутреннего рынка, а исключительно на масштабный вывоз ресурсов из России. Поэтому «стратегии», при которых за «экономический прорыв» принимают объемы ресурсов в денежном эквиваленте, вывезенные из России, а не продукция глубокой переработки внутри страны, не могут вдохнуть жизнь в экономику огромного региона. Такая ситуация создает новые сложности и проблемы в области обеспечения национальной безопасности. Регионы Сибири начинают втягиваться в экономическое пространство, контролируемое другими государствами, а межрегиональные связи не развиваются.

К этому следует добавить отсутствие обоснованных расчетов по наращиванию грузоперевозок до 2030 г. как со стороны грузоотправителей, так и со стороны государства. Модернизация магистрали проводится с учетом интересов угольщиков. На продукцию угольной отрасли приходится более половины перевозимых грузов. При этом уголь перевозится по тарифу 0,18 руб. за тонно-километр при себестоимости 0,37 руб. за тонно-километр. То есть прибыль от поставок угля на экспорт получают частные компании, а убытки несет государственная компания «РЖД». За такие низкие тарифы РЖД обещаны деньги на реконструкцию БАМа и Транссиба из средств Фонда национального благосостояния. Но проблема в том, что деньги Фонда предназначены для выплаты будущих пенсий и их нужно вернуть. РЖД возратить не сможет при такой убыточной схеме. При этом ситуация в угольной отрасли может измениться в соответствии с пропагандируемой «зеленой повесткой». А это опять рождает старые проблемы: магистраль может быть реконструирована, но ее нечем загружать. Отчасти проблему может решить вывоз зерна, однако и это способно лишь частично способствовать загрузке прежде всего БАМа. Отсутствие комплексной стратегии хозяйственного освоения БАМа не позволяет реализовать планы создания в этой зоне территориально-производственных комплексов. Из девяти планируемых в советский период ТПК отчасти реализуется один



Южно-Якутский, связанный с освоением угольных месторождений в районе Нерюнгри. Лишь в случае развития территориально-производственных комплексов магистраль будет выполнять роль артерии, стягивающей экономическое пространство Сибири, прилегающие регионы и местные коммуникации в одно целое. Только такой подход, под который изначально и создавалась магистраль, ускорит развитие регионов.

Таким образом, без строго обоснованной национальной стратегии в области развития транспортных коммуникаций российское пространство в азиатской части страны обречено. К сожалению, Стратегия национальной безопасности Российской Федерации, утвержденная Указом президента 2 июля 2021 г., этой важнейшей основе безопасности и суверенитета практически не уделяет внимания. В разделе, посвященном экономической безопасности, лишь декларативно сформулирована необходимость «обеспечения развития эффективной транспортной инфраструктуры и транспортной связанности страны» [4]. С одной стороны, принимаемые решения в этой области являются свидетельством осознания проблемы. Однако реализация важнейших стратегических проектов по-прежнему перекладывается на частный бизнес, что делает их нереализуемыми. Магистрали проходят по не освоенным землям, с очень сложным климатом и низкой плотностью населения, здесь отсутствуют условия для инициативного саморазвития регионов. Поэтому промышленное освоение данных регионов невозможно без самого активного государственного участия. Упорное игнорирование в постсоветский период очевидных подходов, осмысленных историческим опытом и практикой, оказывает прямое влияние на безопасность российского пространства в азиатской части России.

### **Список использованной литературы**

1. Андреева Т. Байкало-Амурская магистраль получит новое развитие / Т. Андреева // Российская газета. Спецвыпуск: железнодорожный транспорт. – 2014. – 1 авг.
2. Вторая ветка БАМа за 700 млрд руб. – современный мегапроект // Дзен. – 2021. 24 апр. – URL: [https://zen.yandex.ru/media/str\\_rus/vtoraia-vetka-bama-za-700-mlrd-rub-sovremennyi-megaproekt-6082d4d2b04fef640ca65acc](https://zen.yandex.ru/media/str_rus/vtoraia-vetka-bama-za-700-mlrd-rub-sovremennyi-megaproekt-6082d4d2b04fef640ca65acc) (дата обращения: 05.11.2022).
3. Какова на самом деле пропускная способность БАМа и Транссиба и какой у них грузооборот // Портал о логистике и транспорте. – 2019. – 14 марта. – URL: <https://infranews.ru/logistika/zheleznaya-doroga/53793-kakova-na-samom-dele-propusknaya-sposobnost-bama-i-transsiba-i-kakoj-u-nix-gruzooborot/> (дата обращения: 01.11.2022).
4. О стратегии национальной безопасности Российской Федерации : Указ Президента РФ от 2 июля 2021 г. № 400 // СПС «КонсультантПлюс».
5. Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 13 февраля 2019 г. № 207-р // СПС «КонсультантПлюс».

6. Тер-Акопов А. Геополитика железных дорог в условиях демографического сжатия: геополитические и социально-демографические аспекты / А. Тер-Акопов, В. Безвербный // Международные процессы. – 2020. – Т. 18, № 2 (61). – С. 122–140.

7. Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р // Министерство транспорта Российской Федерации : офиц. сайт. – URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/8/11577>.

8. Шалак А. В. Роль транспортных коммуникаций в обеспечении политико-экономической безопасности: невыученные уроки истории/ А. В. Шалак // Историко-экономические исследования. – 2021. – Т. 22, № 1. – С. 142–162.

### **Информация об авторе**

*Шалак Александр Васильевич* – доктор исторических наук, профессор, заведующий кафедрой международных отношений и таможенного дела, Байкальский государственный университет, г. Иркутск, Российская Федерация, e-mail: ShalakAV@bgu.ru.

### **Author**

*Shalak Alexandr Vasilevich* – D.Sc. in History, Professor, Head of Department of International Relations and Customs, Baikal State University, Irkutsk, the Russian Federation, e-mail: ShalakAV@ bgu.ru.