

УДК 550.812.6209 (5715)

Регион: экономика и социология, 2014, № 4 (84), с. 55–72

РЕГИОНАЛЬНО-ТРАНСПОРТНЫЙ МЕГАПРОЕКТ БАМ: УРОКИ ОСВОЕНИЯ

А.А. Кин

ИЭОПП СО РАН

*Статья подготовлена по плану НИР ИЭОПП СО РАН в рамках
приоритетного направления IX.88.1. (проект IX.88.1.3)*

... Железная дорога является не только вспомогательным средством обмена, но и могучей производительной силой. Но этим не исчерпывается значение железных дорог.

С.Ю. Bumme

Аннотация

Обобщен опыт строительства БАМа, анализируются причины незавершенности сооружения и убыточности эксплуатации магистрали. Показано, что значение тоннелей было не только транспортное: это был крупномасштабный полигон для испытания новых образцов отечественной и зарубежной техники, предназначенной для ведения горно-проходческих работ, и для отработки новых технологий проходки в условиях многолетней мерзлоты и методов закрепления грунтов. Новые технологии строительства, разработанные для БАМа и апробированные при его сооружении, позволяют сегодня уверенно строить дороги, тоннели и порты в экстремальных природно-климатических условиях. Чрезмерная текучесть кадров была обусловлена ошибками при проектировании строительства магистрали. Как следствие, сегодня в поселках БАМа преобладает ветхое и аварийное жилье. В статье сделан вывод, что эффективная реализация крупных про-

ектов в зоне БАМа без протекционистской политики государства невозможна, а без интенсификации хозяйственного освоения прилегающей к магистрали территории БАМ не станет рентабельным никогда. Показано, при каких условиях возможна специализация БАМа для пропуска тяжеловесных поездов, а Транссиба – для пропуска специализированных поездов.

Ключевые слова: Транссиб, БАМ, Севсиб, строительство БАМа, освоение зоны БАМа, перспективы развития, проблемы транзитных перевозок

Abstract

The article sums up the construction of the Baikal–Amur Mainline experience, analyzes the reasons why it was unfinished and why its exploitation is lossmaking. We show that the tunnels were not only essential for transportation, they were a large testing ground for new domestic and foreign mining operation practices, new technologies in drilling under permafrost and soil stabilization techniques. New construction technologies developed and tested at the BAM today help to masterfully build roads, tunnels and ports in extreme climatic conditions. Excessive turnover was due to mistakes made in the mainline construction project. As a result, today’s villages along the BAM consist primarily of old and dilapidated houses. We draw a conclusion that state protectionist policy is required to effectively develop large-scale projects in the BAM area; the BAM will never be profitable if territories surrounding the railroad are not economically exploited. The paper demonstrated which circumstances are favorable for the BAM to specialize in handling heavy-tonnage trains and for the Trans-Siberian Railway to handle special-purpose trains.

Keywords: Trans-Siberian Railway, Baikal–Amur Mainline, North-Siberian Railroad, construction of BAM, BAM area exploitation, development prospects, problems of transit traffic

В конце 60-х годов XX в. в экономике СССР наметилась тенденция движения производительных сил на север и восток страны с целью активизации развития ее периферийных регионов. В результате интенсификации освоения природных ресурсов в Сибири и на Дальнем Востоке образовалась диспропорция между ростом грузопредъявления и возможностями увеличения провозной и пропускной способности действующей Транссибирской железнодорожной

магистрала. Именно поэтому БАМу предназначалась роль дополняющей магистрали, призванной обеспечить увеличивающиеся перевозки грузов в районы нового хозяйственного освоения, разгрузить Транссиб на участке Тайшет – Волочаевка, обеспечивая перевозки 35 млн т грузов в год, в том числе 25 млн т сырой нефти.

Цели строительства БАМа корректировались неоднократно в зависимости от внешних обстоятельств, что отражало меняющуюся во времени проблемную ситуацию. Тем не менее две доминанты всегда оставались неизменными. Важность сооружения магистрали для развития Сибири и Дальнего Востока не отрицалась, экономическая целесообразность подразумевалась. БАМу отводились военно-стратегическая роль и транзитная роль нефтевозной дороги в страны АТР. Однако к моменту ввода магистрали в эксплуатацию в Западно-Сибирском нефтегазовом комплексе не оказалось дополнительных объемов нефти, которые можно было бы направить на восток по БАМу и сделать дорогу рентабельной. Нефтевозная функция магистрали осталась нереализованной.

По-видимому, потому, что, как и в случае Транссиба, главными целями сооружения БАМа были стратегические, проект строительства магистрали не опирался на серьезную научную базу и не подвергался широкой общественной экспертизе. На торжественном заседании в Алма-Ате 15 марта 1974 г., посвященном 20-летию юбилею освоения целины, Л.И. Брежнев впервые назвал БАМ важнейшей стройкой страны¹, хотя строительные работы непосредственно по магистрали не велись 20 лет. Более того, строительство БАМа не было в государственных планах, о нем не говорилось на XXIV съезде КПСС, сооружение магистрали не было включено в основные направ-

¹ Выбор времени призыва Л.И. Брежневым строить БАМ, видно, был неслучаен. В анонсе к документальному фильму о БАМе автор сценария писал: «... На рубеже 70-х годов ... отношения с Китаем обострились до предела. Постоянно шли пограничные столкновения и гибли люди. Советское руководство стал преследовать навязчивый кошмар: толпы китайских солдат хлынули через границу, перерезали Транссибирскую железную дорогу, и половина страны оказалась в изоляции от центра. Стало ясно, что нужна новая транспортная артерия, которая свяжет Москву с Сибирью и Дальним Востоком, но будет проходить на безопасном расстоянии от границы» [1].

ления развития народного хозяйства СССР на новую пятилетку. «Оказалось, что не проведен достаточно анализ всего комплекса проблем, не накоплен серьезный научный запас геологических, географических, медико-биологических и иных знаний в зоне строительства. Необходимых изысканий не было проведено...» [2, с. 160]. В ситуации **неопределенности**, понимаемой как результат неполного знания об условиях сооружения БАМа и освоения прилегающих территорий, возникли риски неуспешности выполнения мегапроекта.

На фундаментальное решение проблем в рамках существовавшей институциональной системы всегда не хватало средств, хотя попытки их изыскать и организовать целевое использование неоднократно предпринимались. Спонтанное решение лидера страны о строительстве БАМа было принято в условиях, крайне не благоприятствующих успеху. План по формированию фонда накопления СССР не выполнялся. Поскольку резервных средств на строительство новой железнодорожной линии не было, сократили расходы по другим крупным статьям госбюджета. В частности, были существенно уменьшены расходы высшей школы, вопреки мудрой пословице «не руби сук, на котором сидишь».

Во второй половине 1970-х годов общая тенденция снижения инвестиций наложилась на тенденцию неуклонного роста стоимости строительства железных дорог в условиях севера Сибири и Дальнего Востока². Для того чтобы произвести на севере 1 т продукции, сюда необходимо доставить 6 т различных грузов, в основном по рекам в недолгий период летнего «северного завоза».

Практика урезания инвестиций в полной мере коснулась и БАМа, хотя в народно-хозяйственном плане СССР объем капитальных вложений на строительство этого объекта предусматривался отдельной строкой. Тенденция урезания капиталовложений продолжалась, что привело к срыву директивно установленных сроков завершения строительства магистрали. Специально для БАМа был разработан и применен показатель сдачи железной дороги в постоянную эксплуатацию **по пусковому комплексу** (понятие пускового комплекса в законо-

² К примеру, за 1,5 млн золотых рублей (1 руб. содержал 0,77 г чистого золота), в которые обошелся в царское время Транссиб, сегодня не сделали бы даже проектно-сметную документацию на дорогу.

дательстве не определено), включающему кроме главного железнодорожного пути минимум объектов производственной и социально-бытовой инфраструктуры как наиболее капиталоемких.

Отсутствие на БАМе полноценной социально-бытовой инфраструктуры не способствовало привлечению квалифицированных кадров. Текущая текучесть кадров в старших возрастных группах работников как наиболее квалифицированных составляла 60%. Из числа уволившихся 65% выехали за пределы БАМа, что было в 3 раза больше, чем в других районах нового освоения. Повышенная текучесть кадров³, можно сказать, была заложена в проект строительства магистрали. В расчетах проектировщики предусматривали среди строителей БАМа 80% холостых работников. Среди вновь прибывших на стройку 75% составляли лица моложе 30 лет. Интенсивное формирование новых семей, повышенная рождаемость пришли в противоречие с наметками проектировщиков и еще более обострили дефицит объектов социально-бытовой инфраструктуры. Доля средств, предназначенных на социально-бытовые цели, была в 2,5 раза меньше, чем в целом по стране, и в 3 раза ниже, чем соответствующий показатель по другим крупным стройкам страны. Более того, даже эти минимальные средства, выделяемые на социально-бытовые цели, систематически не осваивались. В итоге обеспеченность жильем строителей БАМа была в 3 раза хуже общесоюзной, и в стране не было больше региона с таким уровнем обеспечения населения. Подобное же положение сложилось и с другими объектами социальной инфраструктуры. Как следствие, на БАМе *1,2 млн кв. м ветхого жилья*, и на расселение жителей (бывших строителей магистрали) в капитально построенные дома потребуется не менее 45 млрд руб. [3].

Фактором, лимитирующим сдачу магистрали в постоянную эксплуатацию, на всем ее протяжении были тоннели. Их значение было не только транспортное. Тоннели – это крупномасштабный *полигон для испытания новых образцов отечественной и зарубежной техники, предназначенной для ведения горно-проходческих работ, и для отработки новых технологий проходки и мето-*

³ Через стройку только западного участка БАМа за 15 лет прошло более 2 млн чел.

дов закрепления грунтов. Отметим, что проблема закрепления грунтов актуальна не только для БАМа. Опыт строительства тоннелей магистрали в условиях обрушающихся пород вялой многолетней мерзлоты, плывунов, неустойчивых сильно обводненных грунтов и т.п. и их закрепления затем был широко использован на строительстве объектов Атоммаша, уникального 30-километрового тоннеля в Протвино, тоннеля через главный Кавказский хребет, космодрома в Амурской области и других объектов.

На БАМе было не исключением, а правилом изучать район освоения более детально после того, как начато строительство объекта. Экономия средств на геологические изыскания в районе будущих тоннелей приводила к созданию аварийной ситуации и задержке пропуска путеукладчика. Так было на Байкальском, Нагорном, Кодарском, Северо-Муйском тоннелях и на мысовых тоннелях вдоль оз. Байкал. В результате укладка главного железнодорожного пути осуществлялась в срочном порядке в обход тоннелей.

Типичным примером ошибок при проектировании искусственных сооружений на трассе БАМа было сооружение Северо-Муйского тоннеля. Из-за сложности рельефа инженерно-геологические и изыскательские работы на семикилометровом центральном участке тоннеля вообще не были выполнены. При выборе трассы тоннеля был нарушен основной принцип, по которому вначале производится геологическое изыскание перевала, намечается трасса тоннеля с наиболее благоприятными горно-геологическими условиями, а затем к порталам подводится трасса железной дороги. Здесь же все было сделано наоборот. По долинам рек проложили трассу железной дороги к Северо-Муйскому хребту с запада и востока и порталы соединили прямой линией, которая и стала осью тоннеля. Предполагалось, что и центральная часть тоннеля, как и порталы, состоит из твердых гранитов. Уже в ходе строительства и оперативного геологического изучения оси прокладки тоннеля выяснилось, что тоннель пересекает зону разломов. При проходке тоннеля с западного портала гранитная стена, которую проходили буровзрывным способом, рухнула и в забой хлынул селевой поток. За считанные секунды в штольню обрушилось под огромным давлением более 12 тыс. куб. м воды, песка, камней. Скрытый в хребте водяной столб достигал 140 м [4]. Два года не велись ра-

боты в забое западного портала, шли поиски способов преодоления 400-метровой уникальной преграды.

По оценкам ученых-сейсмологов, высока вероятность тектонических деформаций Северо-Муйского тоннеля в процессе его эксплуатации в 10-балльной сейсмической зоне. Чтобы не прерывать движение поездов по БАМу в случае выхода тоннеля из строя, принято решение строить постоянный открытый обход тоннеля протяженностью 35 км и руководящим уклоном 18%.

Проект, по которому произведен расчет стоимости строительства Северо-Муйского тоннеля, все эти факторы не учитывал. В результате стоимость сооружения тоннеля выросла в 1,5 раза, а его сроки затянулись на многие годы⁴. *При дефиците инвестиций удорожание строительства всех тоннелей составило 30–40%.*

После начала политических и экономических преобразований интерес государства к БАМу резко упал. Чиновники фактически забыли о дороге и живущих на ее территории людях, а журналисты придумали для нее ярлык «дорога в никуда» и сделали из БАМа символ эпохи застоя. Фонд общественного мнения провел специальный опрос с целью выявить значимость БАМа для страны⁵. Строить БАМ было необходимо – так ответили 65% опрошенных, 49% отметили, что в со-

⁴ Строительство железнодорожного тоннеля Мон-Сени под Альпами началось в 1857 г. с использованием самой совершенной в то время технологии: к стене представляли лом-зубило и ударяли по нему кувалдой. Выбитые углубления заполняли порохом. После взрыва убирали отбитую породу. За сутки проходчики продвигались вперед на полметра. Проектная длина тоннеля составляла 12,23 км, и при таких темпах сооружение тоннеля было бы закончено через 30 лет. Главный инженер строительства Ж. Сомме в ходе работ изобрел буровой станок с 11 пневматическими молотами, который приводился в действие шестиметровым водяным колесом. В результате скорость проходки выросла до 2 м и более за сутки. Тоннель, соединивший Францию с Италией, открыли через 14 лет – в 1871 г. [5]. Для сдачи в постоянную эксплуатацию Северо-Муйского тоннеля (15,3 км) в конце XX в. потребовалось 29 лет (1974–2003 гг.).

⁵ Фонд общественного мнения опросил 24–25 июля 2004 г. 1500 респондентов в 100 населенных пунктах 44 областей, краев и республик России методом интервью по месту жительства. Также был проведен дополнительный опрос населения Москвы (600 респондентов, 100 из которых входят и в общероссийскую выборку). Статистическая погрешность не превышает 3,6%.

ветское время магистраль оказала эффективное влияние на освоение Сибири и Дальнего востока, 59% опрошенных россиян и 64% москвичей согласились с тем, что БАМ строился ради достижения экономических целей в плане усиления межрегиональных связей [6]. Есть и положительный момент в опыте сооружения БАМа: *новые технологии строительства, разработанные для БАМа и апробированные при его сооружении, позволяют сегодня уверенно проектировать и строить дороги и другие объекты в экстремальных природно-климатических условиях.*

Строившийся как высоконагруженная магистраль, на практике БАМ оказался *хронически убыточной малодеятельной железной дорогой*. В 1990 г. объем грузов, отправленных по БАМу, составлял 26 млн т, что обеспечивало рентабельную работу БАМж.д. Затем начали сворачивать свою деятельность предприятия в регионе, резко сократилось грузооборот. По БАМу в сутки проходило пять пар поездов.

Убыточен ли БАМ только за счет уменьшения объемов перевозок? Ответ на этот вопрос неоднозначный. Во-первых, основные фонды БАМа равны стоимости фондов Забайкальской и Дальневосточной железных дорог вместе взятых. В эти фонды входят и неэксплуатируемые, но существующие земляное полотно и опоры мостовых переходов (а их около 500) под вторые пути на протяжении 1500 км, требующие постоянного ухода и ремонта. Во-вторых, более трети всех расходов дороги приходилось на содержание подсобно-вспомогательных предприятий, которые должны находиться на балансе муниципалитетов или специализированных оргструктур, но на БАМе муниципальные функции выполняла опять же дорога. В-третьих, ни одна дорога в системе МПС, кроме БАМж.д., не содержала 59 городов и поселков с полным комплексом социально-бытовых услуг. Байкало-Амурская железная дорога содержала социально-бытовую инфраструктуру полностью за счет своих доходов. Есть и много других факторов, снижающих эффективность использования магистрали.

БАМ по-прежнему не имеет прямых выходов на мировую железнодорожную сеть, отсутствуют в нужных объемах транзит, внутренняя погрузка. Для международного транзита магистраль

«закупорена» с двух сторон: на западе узкое место – это Тайшетская горловина, на востоке – слабость участка от Комсомольска-на-Амуре, построенного по временным нормативам военного времени, и неудовлетворительное состояние портов в точках выхода БАМа к Тихоокеанскому побережью. Должное внутреннее грузопредъявление отсутствует, так как хозяйственное освоение зоны БАМа не состоялось, т.е. **главная причина убыточности БАМа осталась.**

Построенный БАМ является готовым плацдармом для доступа к огромным ресурсам минерального сырья, имеющего спрос на мировом и внутреннем рынках. Активизация добычи воспроизводимых и невоспроизводимых ресурсов в зоне БАМа сможет генерировать высокий и устойчивый грузопоток и, следовательно, загрузку магистрали. По разным оценкам, потенциальная ценность разведанных и оцененных запасов основных видов полезных ископаемых в зоне БАМа составляет от 500 млрд долл. США (по данным Роскомнедр на 1 января 1993 г.) до 15 трлн долл. только по 50 видам минерального сырья [7]. Правительство Российской Федерации определило основные виды минерального сырья, стратегически значимого для экономики страны. Перечень включает 29 наименований стратегического сырья [8]. Из этих стратегически значимых **дефицитных** полезных ископаемых в зоне БАМа имеются: 1) нефть, золото, медь, свинец, цинк, литий, редкие земли; 2) уран, марганец, хром (в других регионах страны их запасы весьма ограничены); 3) бокситы, молибден, вольфрам (в других регионах страны нет запасов соответствующих высококачественных конкурентоспособных руд).

По наличию стратегического сырья зона БАМа относится к территории федерального значения, освоение которой должно быть первоочередной задачей страны. Однако **ни комплексные изыскательские работы, ни опытно-промышленная эксплуатация, ни вызывающие доверие технико-экономические обоснования по месторождениям не завершены** до сих пор.

Научные заделы по проблеме хозяйственного освоения зоны БАМа оказались недостаточными. Инициативу в том, чтобы радикально изменить ситуацию с **научным** обеспечением крупномасштабных проектов освоения взяла на себя Академия наук СССР, создав

в 1975 г. Научный совет по проблемам БАМа во главе с академиком А.Г. Аганбегяном. На совет была возложена задача подготовить предложения по хозяйственному освоению зоны БАМа, и уже в 1977 г. был подготовлен и передан в директивные органы страны научный доклад об основах хозяйственного освоения зоны БАМа [9], а в 1980 г. разработан проект программы освоения этого региона по формату союзного Госплана. Однако ни программы, ни постановления директивных органов об освоении зоны БАМа не было принято. Методом «народной стройки» однопутную магистраль соорудить удалось, но заставить ведомства реализовать программу хозяйственного освоения зоны БАМа деградирующей административной системе СССР оказалось не по силам. Отсутствие четко утвержденной перспективы не способствовало закреплению кадров в регионе. В 1990-е годы его покинуло более 70% населения, а большинство оставшихся до сих пор живут в ветхом и аварийном жилье, построенном как временное [3].

Грамотная реализация целей экономического развития зоны БАМа требовала адекватного подхода к строительству магистрали, при котором крупномасштабный по затратам проект должен быть осуществлен по частям, так чтобы к его завершению по полному профилю БАМ практически окупил бы затраты. Для этого не нужно было сразу тянуть весь путь от Усть-Кута до Комсомольска-на-Амуре без создания капиллярной (освоенческой) сети дорог вокруг него. Железную дорогу надо было строить широтными участками с меридиональными ответвлениями к месторождениям полезных ископаемых, уже подготовленным к добыче. Сделано же все было не так, и в результате к моменту, когда в 1970-е годы повысился мировой спрос на природные ресурсы и резко выросли цены на них, БАМ готов не был.

Несовершенство методов ведения проектно-изыскательских работ, отсутствие обратных связей между заказчиком и проектировщиками и даже элементарные ошибки проектировщиков дорого обошлись экономике страны. Это хорошо видно на примере формирования Нерюнгринского угольного разреза – первого проекта освоения природных ресурсов территорий, прилегающих к БАМу. Внешнеторговые организации страны очень долго и тщательно готовили соглашение о поставках в Японию коксующихся углей Нерюнгринского

разреза. Министерство угольной промышленности СССР обосновало стоимость проекта. Когда соглашение было подписано, проектировщики простым пересчетом довели в проекте мощность разреза с 8 млн т угля в год до 13 млн. Многие основные технологические процессы были включены в проект без обоснований, без учета реальных условий проведения работ. В проект были заложены оборудование и техника, ранее в стране не выпускавшиеся⁶ или не апробированные в районах-аналогах, либо серийное отечественное оборудование, но непригодное для работы в условиях Севера. Импортная техника, закупленная за счет японского кредита, использовалась неэффективно из-за нехватки ремонтной базы, недостаточного обеспечения запасными частями и т.д. В результате фактическая стоимость реализации проекта выросла по сравнению с первоначальной сметной стоимостью более чем в 4 раза⁷. Это подорвало уверенность в экономической эффективности осуществления в зоне БАМа крупномасштабных проектов.

После распада Советского Союза Правительством РФ по инициативе и при участии Министерства путей сообщения неоднократно предпринимались попытки реанимировать хозяйственное освоение зоны БАМа⁸. В Постановлении Правительства РФ от 16.06.1997 г. № 728 было предписано возложить функции по координации деятель-

⁶ Россия и сегодня ввозит 85% экскаваторов, 70% нефтегазового и 40% горного оборудования, более 60% бульдозеров, более 50% тракторов и подъемно-транспортного оборудования.

⁷ При этом для Нерюнгринского угольного разреза за счет средств государства были построены железная дорога, электро- и теплогенерирующие мощности (ГРЭС) и линии электропередачи. А для Эльгинского угольного разреза в зоне БАМа оператор месторождения «Мечел» сегодня строит аналогичные объекты за свой счет.

⁸ См. Постановления Правительства РФ: от 04.01.1992 г. «О мерах по завершению строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (БАМа) и сооружению железнодорожной линии Беркамит – Томмот – Якутск» (в документе дано поручение представить на рассмотрение правительства научно обоснованную концепцию освоения зоны БАМа и железнодорожной линии Беркамит – Томмот – Якутск с учетом привлечения иностранных инвестиций для комплексного развития этого региона); от 16.06.1997 г. «О первоочередных мерах по стимулированию развития зоны Байкало-Амурской железнодорожной магистрали»; от 19.01.1999 г. «Вопросы хозяйственного освоения зоны Байкало-Амурской железнодорожной магистрали».

ности, связанной с экономическим развитием зоны БАМа, на МПС [10]. Для этого было создано акционерное общество «БАМИнвест». Деятельность «БАМИнвеста» ограничивалась организацией развертывания крупномасштабной добычи рыночно эффективных полезных ископаемых. «В то же время современной наукой доказано, а практикой управления региональным развитием убедительно продемонстрировано, что однобокий индустриальный рост, связываемый только с материально-вещественными компонентами ресурсного потенциала, не обеспечивает долговременное устойчивое развитие региона, а наоборот, превращает регион в устойчиво проблемный, перекладывая социальные издержки на последующие поколения» [11, с. 59]. А надо было работу дивизионной структуры МПС на БАМе перестроить по образцу TVA-корпорации, т.е. возложить на управление БАМЖ.д. ответственность не только за рентабельную эксплуатацию магистрали, но и за хозяйственное освоение зоны БАМа. В развитие постановления правительства надо было принять закон о зоне БАМа, объявив ее зоной экономического благоприятствования; магистрали следовало присвоить статус освоенческой железной дороги⁹, что автоматически давало бы ей ряд льгот в отношении тарифной политики и налогообложения. Корпорации, технологическим ядром которой должна была быть железная дорога, следовало отвести роль государственной компании по управлению процессом освоения ресурсного потенциала зоны. И так далее.

Если сказать коротко, то надо было бы применить, с опорой на железную дорогу и ее тарифную политику, государственный программно-корпоративный *механизм* освоения и развития жизненно важной для страны территории. Этому механизму присущи устойчивость го-

⁹ Есть исторический пример участия МПС в освоении ресурсов северного региона. В 1923 г. Постановлением Совета труда и обороны был создан Мурманский транспортно-промышленный и колонизационный комбинат, куда вошли Мурманская железная дорога и расположенные вблизи торговые порты и предприятия. Комбинат получил в свое распоряжение огромную прилегающую к линии железной дороги площадь в 3 млн га и приобрел право использовать все природные богатства. На вырученные от этой деятельности средства комбинат реконструировал железную дорогу, закупал импортное оборудование, заселил регион «колонистами» [12].

сударственной структуры и гибкость предприятия, использующего в своей работе коммерческие принципы. «БАМинвест» в этом случае становился бы не самостоятельной управляющей компанией, а усиливал бы традиционно железнодорожную линейно-функциональную структуру управления БАМом, входя в ее состав в качестве финансово-управленческой программы. По смыслу Постановления № 728 деятельность «БАМинвеста» должна быть направлена на стимулирование промышленного развития, осуществляемого другими экономическими агентами, заинтересованными в освоении ресурсного потенциала зоны БАМа, следствием чего была бы активизация грузопредъявлений новыми предприятиями региона. Вместо всего вышеперечисленного российское правительство в 1999 г. ликвидировало Байкало-Амурскую железную дорогу, пытавшуюся взять на себя функции освоения зоны БАМа. С экономической точки зрения создана малодеятельная железная дорога, проложенная через так и не освоенные в хозяйственном отношении территории.

Ограничение пропускной способности участков БАМа связано с закрытием в 1990-е годы отдельных пунктов, с наличием участков, где нарушены межремонтные сроки, имеются дефекты земляного полотна, верхнего строения пути и искусственных сооружений. Рельсы многих разъездов разобрали и перебросили на ремонт путей Транссиба, частично продали в Китай. В настоящее время на отрезке Тайшет – Тында – Комсомольск-на-Амуре объем перевозок в грузовом направлении не имеет резерва пропускной способности.

Сегодня государство возобновило *интерес к БАМу*. К освоению прилегающих территорий, богатых ценными природными ресурсами, начинают проявлять интерес коммерческие структуры. Компания «Русский алюминий» начала эксплуатацию ранее построенной «БАМинвестом» 75-километровой железнодорожной ветки к Чинейскому месторождению. Освоение месторождения позволит ежегодно вывозить около 4 млн т руды (а в перспективе – более 10 млн т) назначением на порты Дальнего Востока и металлургические предприятия Кузбасса. Начата разработка Куранахского титано-магнетитового месторождения. Ведется строительство угольных шахт и разрезов на Денисовском и Чульмаканском месторождениях, так как запа-

сы угля Нерюнгринского разреза на грани истощения. Проложены рельсы, но еще не достроена железная дорога от БАМа до Эльги¹⁰ и ведутся работы по освоению крупнейшего в мире Токинского угольного бассейна с потенциальными запасами угля 40 млрд т. Только Эльгинское месторождение к 2023 г. может обеспечить добычу 29,7 млн т в год, в том числе 23 млн т коксующегося угля дефицитной марки Ж. Разработаны технико-экономические обоснования освоения железорудных месторождений Таежное и Тарыннахское, Удоканского медно-рудного месторождения, Апсатского месторождения каменного угля и др.

Однако *освоение крупных месторождений в зоне БАМа без протекционистской политики государства¹¹ может затянуться на долгие годы*. Например, запуск в эксплуатацию компанией «Мечел» крупнейшего по мировым меркам Эльгинского угольного месторождения поставил ее под угрозу банкротства. И «это не единственный пример того, как расходы на инфраструктуру и освоение территорий делают крупные сырьевые проекты на Дальнем Востоке и в Сибири неподъемными для частного бизнеса» [13]. В условиях повышенных затрат на освоение минерально-сырьевых ресурсов в зоне БАМа частные компании затягивают сроки их освоения в надежде на то, что капиталоемкие инфраструктурные объекты будут сооружены за счет государства. Пока же потребление на мировых сырьевых рынках растет,

¹⁰ Углевозную подъездную железнодорожную ветку начали строить силами бывшего Министерства путей сообщения РФ. Министерство смогло возвести 60 км путей на самом ровном участке, а также часть притрассовой автодороги. Но потом, когда оказалось, что с оценкой финансирования стройки ошиблись в несколько раз, строительство дороги прекратили. Спустя пять лет после замораживания, новый оператор Эльгинского угольного месторождения – компания «Мечел» возобновила в 2007 г. строительство дороги длиной 321 км.

¹¹ В проекте Федерального закона «О территориях опережающего социально-экономического развития и иных мерах государственной поддержки регионов Дальнего Востока» предусматривается установление решением Правительства РФ особых правовых режимов осуществления предпринимательской и иной деятельности. Для того чтобы зона БАМа попала под юрисдикцию этого закона, сфера действия законопроекта должна включать территории субъектов Федерации, расположенных в Байкальском регионе.

но дефицит сырья в странах АТР продлится недолго. В условиях конкуренции он будет покрыт сырьем из других стран, и ресурсы зоны БАМа могут остаться не востребованными мировыми рынками.

Активизация добычи в зоне БАМа воспроизводимых и невозпроизводимых ресурсов, имеющих спрос на мировом и внутреннем рынках, сможет генерировать высокий и устойчивый грузопоток и, следовательно, загрузку магистрали. Однако возможности БАМа не соответствуют ожидаемому грузопредъявлению¹². К 2015 г. протяженность узких мест магистрали составит около 3,9 тыс. км (к 2020 г. – 4,3 тыс. км). К этим узким местам добавился дефицит портовых мощностей на Дальнем Востоке, что уже сегодня создает пробки на железных дорогах на подходах к портам. Если погрузка в южные порты с 2003 по 2011 г. выросла на 35%, а в северо-западные – на 88%, то в порты Дальнего Востока – на 90% [14]. До 2018 г. за счет средств государственного бюджета будет осуществляться расшивка узких мест на БАМе и Транссибе на условиях софинансирования и на возвратной основе. Всего в новое строительство и реконструкцию сухопутной транспортной инфраструктуры Дальнего Востока и Байкальского региона до 2025 г. планируется вложить 8 трлн руб. [15].

Перспективные грузопотоки на БАМе сдерживает в основном восточный участок Хани – Комсомольск-на-Амуре – Ванино – Советская Гавань. ОАО «РЖД» разработало технико-экономическое обоснование «Освоение перспективных объемов перевозок на участке Тайшет – Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань на период до 2020 года», содержащее набор мероприятий по развитию пропускной и провозной способности БАМа и участков Транссиба. Расчетная стоимость реализации проекта до 2020 г. составит почти 1 трлн руб., в том числе на мероприятия по развитию железнодорожной инфраструктуры потребуется 517 млрд руб. Правительство РФ одобрило программу модернизации Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей в объеме 562 млрд руб., из которых 260 млрд выделит государство. Одна треть денег понадобится на модернизацию Транссиба и две трети – на модернизацию БАМа [16, 17].

¹² По оценкам РЖД, к отправке по БАМу заявлено более 100 млн т грузов. Между тем фактическая пропускная способность составляет около 16 млн т.

Из них 147 млрд руб. пойдут на модернизацию западного участка магистрали, а остальные – восточного. ОАО «РЖД» на развитие и поддержание восточного участка БАМа планирует выделить из собственных средств 41,1 млрд руб. Работы по реконструкции станций, разъездов на всем протяжении магистрали, ввод в эксплуатацию нового Кузнецкого тоннеля позволят повысить весовые нормы и скорость движения поездов, что повлечет за собой увеличение к 2020 г. пропускной и провозной способности до 65 млн т в год, а осевых нагрузок подвижного состава – до 25–30 т.

В перспективе в соответствии со Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 г. планируется специализация БАМа для пропуска тяжеловесных поездов, а Транссиба – для пропуска специализированных контейнерных поездов и для пассажирского движения [18], хотя с позиций экономической эффективности важнее, чтобы магистрали могли конкурировать в перевозках всех видов грузов. Как известно, БАМу предназначалась роль магистрали для разгрузки Транссиба на участке Тайшет – Волочаевка, т.е. предполагалось перераспределение между магистралями перевозочной работы, прежде всего транзитных потоков, что могло бы дать существенный эффект для грузопродьювателей (подробно эта проблема рассмотрена нами в работе [19] еще в прошлом веке).

Для осуществления этих замыслов предстоит кроме реконструкции транспортной системы БАМ – Транссиб – тихоокеанские порты как минимум «раскупорить» Тайшетскую горловину и сеть российских железных дорог в страны АТР. Проблема Тайшетской горловины имеет варианты решения: строительство развязки железнодорожных линий в разных уровнях в узле пересечения БАМа и Транссиба, увеличение длины существующих и строительство новых разъездов на Транссибе западнее Тайшета, строительство Северо-Сибирской железнодорожной магистрали как продолжение БАМа в западном направлении. Для обеспечения перевозок международных транзитных грузов предстоит воссоединить Транссиб и Транскорейскую магистраль, соединить материк с островами Сахалин и Хоккайдо. Соединение Сахалина и Хоккайдо обеспечит прямые железнодорожные перевозки из Японии в Европу со сро-

ком доставки грузов примерно две недели против одного-двух месяцев доставки по морю. В Японии уже существует проект уникального 40-километрового железнодорожного моста между Сахалином и Хоккайдо, но он не имеет экономического смысла до тех пор, пока Сахалин не соединен с материком.

Необходимо определить приоритетность реализации проектов, с тем чтобы ограниченные инвестиционные ресурсы страны использовать наилучшим образом. Причем важно учитывать, что *сравнительная* ожидаемая эффективность этих проектов зависит не только от их экономических, социальных и иных характеристик, но также от сценариев развития России и от конкурентной мирохозяйственной среды, в которой Россия стремится занять достойное место и в которой проекты будут осуществляться. Однако достоверность актуализации конкретного сценария не может быть определена однозначно.

Надежду на то, что БАМ будет реконструирован и начнется освоение прилегающих к магистрали территорий, вселяет послание Президента Российской Федерации В.В. Путина Федеральному собранию в декабре 2013 г., в котором опережающее развитие Восточной Сибири и Дальнего Востока объявлено приоритетом страны на весь XXI в. Независимо от того, что будет с Байкало-Амурской железнодорожной магистралью дальше, она сама уже стала частью истории неуклонного движения в направлении северных и восточных периферийных территорий страны.

Литература

1. Кузькина мать. Итоги. БАМ – молодец! – URL: http://russia.tv/brand/show/brand_id/57811 (дата обращения 15.03.2014).
2. Орлов Б., Лавров В. Какой нам нужен БАМ // Звезда. – 1988. – № 10. – С. 160–164.
3. На модернизацию жилья в зоне БАМа потребуется 45 миллиардов рублей. – URL: http://stonetorg.ru/news_build/622 (дата обращения 08.07.2014).
4. Бессолов В.А., Клева А.Г. Тоннели БАМа // БАМ: первое десятилетие / Отв. ред. А.Г. Аганбегян, А.А. Кин. – Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1984. – С. 38–44.

5. **Пьемонт.** На строительстве железнодорожного тоннеля Мон-Сени был впервые применен пневматический отбойный молоток // *Вокруг света.* – 2011. – № 1. – С. 28.
6. **Опрос** населения. БАМ: вчера, сегодня, завтра. – URL: <http://bd.fom.ru/report/map/projects/dominant/dom0430/dd043013> (дата обращения 11.08.2004).
7. **БАМ:** в ожидании оттепели. – URL: http://russia.tv/brand/show/brand_id/58122 (дата обращения 08.07.2014).
8. **Распоряжение** Правительства РФ от 16.01.1996 № 50-р «Об основных видах стратегического минерального сырья» // *Собрание законодательства РФ.* – 1996. – № 4. – Ст. 390.
9. **Научные** основы программы хозяйственного освоения зоны Байкало-Амурской магистрали / Науч. совет АН СССР по проблемам БАМ. – Новосибирск, 1977. – 784 с.
10. **Постановление** Правительства РФ от 16.06.1997 № 728 «О первоочередных мерах по стимулированию экономического развития зоны Байкало-Амурской железнодорожной магистрали» // *Собрание законодательства РФ.* – 1997. – № 25. – Ст. 2946.
11. **Кибалов Е.Б.** Организационные альтернативы управления развитием зоны БАМ // *Регион: экономика и социология.* – 1998. – № 4. – С. 56–75.
12. **Кольский** край в советскую эпоху. – URL: http://2004.murman.ru/history/kola_land/kolskiy_kray_history-6/index.shtml (дата обращения 14.03.2013).
13. **Огородников Е.** Эльгу взять, патронов не давать. – URL: <http://expert.ru/expert/2014/28/elgu-vzyat-patronov-ne-davat> (дата обращения 05.08.2014).
14. **Ступин И.** Дайте дорогу экономике // *Эксперт.* – 2012. – № 25 (808). – URL: <http://expert.ru/expert/2012/25> (дата обращения 26.07.2012).
15. **Российская** газета. – 2012. – 26 нояб.
16. **На БАМ** и Транссиб потратят 562 миллиарда. – URL: <http://www.dni.ru/economy/2013/7/26/256929.html> (дата обращения 11.08.2013).
17. **Правительство** одобрило выделение 260 миллиардов на БАМ и Транссиб. – URL: <http://lenta.ru/news/2013/07/26/bam> (дата обращения 24.08.2013).
18. **Распоряжение** Правительства РФ от 17.06.2008 № 877-р «О Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года» // *Собрание законодательства РФ.* – 2008. – № 29, ч. II. – Ст. 3537.
19. **Кибалов Е.Б., Кин А.А.** Система БАМ – Транссиб как основа устойчивого развития прилегающих территорий // *Регион: экономика и социология.* – 1999. – № 4. – С. 38–84.

Рукопись статьи поступила в редколлегию 15.08.2014 г.