

DOI: <http://dx.doi.org/10.21686/2410-7395-2024-2-88-104>

РАЗВИТИЕ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА - ПРИОРИТЕТ РОССИЙСКОЙ ЭКОНОМИКИ В УСЛОВИЯХ ПОВОРОТА НА ВОСТОК

И. И. Сечин

ПАО «НК «Роснефть», Москва, Россия

В статье показана значимость проекта модернизации Восточного полигона для развития российских регионов и экономики страны. Дана хронология реализации проекта модернизации Восточного полигона и его перспективы с учетом имеющихся планов по развитию провозной способности, а также прогноза спроса на внутренние, экспортно-импортные и транзитные грузоперевозки. Проанализированы влияние сворачивания сотрудничества России с Европой и поворота на Восток на изменение динамики и структуры российских железнодорожных грузоперевозок. Показано, что проект модернизации Восточного полигона в условиях наблюдаемой фрагментации мировой экономики позволит повысить роль России в перспективном Азиатско-Тихоокеанском регионе и укрепить долгосрочное сотрудничество со стратегическим партнером – Китаем.

Ключевые слова: провозные способности, грузовые перевозки, экспортные перевозки, импорт, транзитные перевозки, развитие регионов, экономика России, Китай, Азиатско-Тихоокеанский регион.

THE DEVELOPMENT OF THE EASTERN POLYGON IS A PRIORITY OF THE RUSSIAN ECONOMY IN THE CONTEXT OF A TURN TO THE EAST

Igor I. Sechin

PJSC NK Rosneft, Moscow, Russia

The article shows the importance of the Eastern Landfill modernization project for the development of Russian regions and the country's economy. The chronology of the implementation of the Eastern Landfill modernization project and its prospects are given, taking into account existing plans for the development of freight capacity, as well as the forecast of demand for domestic, export-import and transit cargo transportation. The influence of the curtailment of Russia's cooperation with Europe and the turn to the East on the change in the dynamics and structure of Russian rail freight transportation is analyzed. It is shown that the project of modernization of the Eastern Polygon in the context of the observed fragmentation of the global economy will enhance Russia's role in the promising Asia-Pacific region and strengthen long-term cooperation with its strategic partner, China.

Keywords: carrying capacity, freight transportation, export transportation, import, transit transportation, regional development, economy of Russia, China, Asia-Pacific region.

В конце 2023 г. на совещании по развитию Восточного полигона железных дорог Президент Российской Федерации В. В. Путин подчеркнул, что эффективное развитие железнодорожной сети Восточного полигона является приоритетным проектом, реализуемым «в интересах всей страны, всех наших регионов, всей отечественной экономики, а значит, и наших граждан, так как новая инфраструктура означает дополнительные рабочие места, рост доходов семей, широкие перспективы для бизнеса, для обновления облика городов и поселков»¹.

Развитие железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона (далее – Восточный полигон) является необходимым условием преодоления инфраструктурных ограничений экономического развития регионов Сибири и Дальнего Востока, роста экспортно-импортных поставок и транзита в условиях поворота России на Восток, обеспечения связности территорий и обороноспособности нашей страны.

Характеристика Восточного полигона

Восточный полигон – это совокупность участков сети Транссибирской магистрали (Транссиб) и Байкало-Амурской магистрали (БАМ) в границах Красноярской, Восточно-Сибирской, Забайкальской и Дальневосточной железных дорог, обладающих единой технологией работы тягового подвижного состава, идентичной инфраструктурой, на которой зарождаются и завершаются производственные циклы при обслуживании пассажиро- и грузопотоков [10].

Общая протяженность железнодорожной сети Восточного полигона составляет 14,1 тыс. км, из которых электрифицировано 7,3 тыс. км дорог. Отражающий интенсивность перевозок показатель грузонапряженности по Восточному полигону (около 60 млн тонно-километров на 1 км в год) превышает средний уровень на сети ОАО «РЖД» в полтора раза (рис. 1). Железнодорожная сеть Восточного полигона, пересекающая три часовых пояса, проходит через сейсмически опасные зоны, при этом более трети магистрали располагается в зоне вечной мерзлоты.

Климат на территории Восточного полигона меняется от резко континентального в западной части до муссонного в восточной, колебания температуры на различных участках полигона достигают от ниже –60 °С до +40 °С и выше. Площадь Восточного полигона составляет около 1,4 млн км² и приблизительно равна суммарной площади Франции, Германии и Испании. Восточный полигон обеспечивает транспортные потребности

¹ См.: Совещание по развитию Восточного полигона железных дорог». 20.12.2023. – URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/transcripts/deliberations/73078> (дата обращения: 15.02.2024).

² См.: Восточный полигон – Транссиб и БАМ. – URL: <https://cargo.rzd.ru/ru/9787/page/103290?id=19716#main-header> (дата обращения: 26.02.2024).

14 субъектов Российской Федерации и транзитные перевозки для всей страны. В Восточном полигоне сосредоточен мощный промышленный потенциал, представленный предприятиями угольной, нефтяной, горнорудной и лесной промышленности, продукция которых востребована на внутреннем рынке, а также направляется на экспорт через сухопутные пограничные переходы и порты Дальнего Востока.



Рис. 1. Восточный полигон¹

Таким образом, одной из важнейших характеристик Восточного полигона является то, что на нем может быть осуществлена вся технологическая цепочка услуг железнодорожного транспорта – от точек зарождения грузопотока до пунктов разгрузки, что обеспечивает высокую транспортно-логистическую эффективность перевозок.

В зоне пролегания трассы Байкало-Амурской магистрали, помимо угля, который в настоящее время здесь добывается и доминирует в грузоперевозках, обнаружены значительные ресурсы других ценных полезных ископаемых, добыча, переработка и перевозка которых могут дать дополнительный импульс развитию Восточного полигона и прилегающих территорий. Так, на Сибирской платформе открыт ряд нефтегазоконденсатных месторождений, которые могут стать сырьевой базой для производства химической продукции, перевозимой по железной дороге. Также в регионе БАМа обнаружены залежи железных, медных, оловянных и полиметаллических руд, калийных солей, фосфоритов, никеля, молибдена, вольфрама, апатитов, графита и др. [8].

Восточный полигон не только обслуживает грузообразующие комплексы на прилегающих территориях, но и обеспечивает экономическую связанность регионов России и их интеграцию в мировую торговлю через

¹ Составлено на основании материалов ОАО «РЖД» и СМИ.

экспортные ворота. В качестве одного из важнейших звеньев международного транспортного коридора «Запад – Восток» Восточный полигон обеспечивает прямые выходы на дальневосточные порты и сухопутные погранпереходы с Китаем, Монголией, Северной Кореей, а также осуществляет транзитные перевозки грузов между странами Европы и Азии.

Предпосылки проекта модернизации Восточного полигона

К началу реализации проекта модернизации Восточного полигона в 2012 г.¹ большая часть его участков работала с критическим уровнем загрузки, прежде всего на подходах к портам Дальнего Востока. Пропускная способность Восточного полигона была в значительной степени исчерпана, а коэффициент использования мощности на большинстве участков полигона превышал предельно допустимые значения. В 2012 г. протяженность узких мест² железных дорог Восточного полигона составляла около 2,6 тыс. км (рис. 2).



Рис. 2. Узкие места Восточного полигона в 2012 г.³

На Транссибе основными ограничителями пропускной и провозной способности являлись устройства тягового электроснабжения, участковые и сортировочные станции. БАМ отличался наличием большого количе-

¹ См.: Постановление Правительства Российской Федерации от 15 апреля 1996 г. № 480 «Об утверждении федеральной целевой программы "Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года" (с изменениями и дополнениями)». – URL: <https://base.garant.ru/1519225/?ysclid=lx35wsmidx6215546474>

² Узкое место – элемент, коэффициент использования пропускной способности которого превышает следующие величины: для однопутных участков – 0,85; для участков с двухпутными вставками – 0,87; для двухпутных участков – 0,91; для приемоотправочных путей и стрелочных горловин станций – 1.

³ Составлено по материалам ОАО «РЖД».

ства однопутных перегонов, использованием тепловозной тяги и значительным физическим износом участков пути, искусственных сооружений и технических устройств.

Железнодорожный путь на Восточном полигоне не являлся однородным по параметрам установленной скорости, которая варьировалась от 60 до 90 км/ч; на значительном протяжении железнодорожных линий имелись ограничения в скорости пропуска порожних вагонов. Существовало множество барьерных мест, ограничивающих возможность повышения скорости движения на железной дороге. По факту соблюдение режима вождения поезда на участках с ограничением скорости вело к снижению средней скорости движения и к увеличению себестоимости перевозок. Возможности Восточного полигона того периода не позволяли адекватно реагировать на возникающие вызовы, связанные с необходимостью развития грузообразующих комплексов на прилегающих территориях, обеспечения транспортно-экономической связанности регионов страны в сообщении с сухопутными погранпереходами и портами Дальнего Востока, увеличения международных грузоперевозок и укрепления геоэкономических позиций России в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

В связи с этим требовались незамедлительные меры по расшивке узких мест железнодорожной инфраструктуры, увеличению провозной и пропускной способности Восточного полигона, включающие реконструкцию и строительство новых железнодорожных линий, искусственных сооружений и технологического жилья, электрификацию тяговых подстанций, обновление и модернизацию подвижного состава, развитие инфраструктуры пограничных переходов и портов, станционного хозяйства и железнодорожных узлов.

Хроника проекта модернизации Восточного полигона

Решение о начале масштабной модернизации Восточного полигона было принято по результатам обсуждений на совещаниях у Президента России В. В. Путина, проходивших в 2012–2013 гг.

Восточный полигон стал пилотным проектом для отработки инновационной полигонной технологии управления перевозочным процессом. В рамках внедрения этой технологии в 2012 г. на базе Восточного полигона в Иркутске был создан первый Центр управления тяговыми ресурсами, где с использованием автоматизированной системы был сформирован единый диспетчерский центр для четырех железных дорог, что позволило значительно повысить эффективность перевозочного процесса, в том числе увеличить объем и поднять качество эксплуатационной работы, снизить затраты и нарастить маршрутную скорость.

Целью проекта развития Восточного полигона является комплексная модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с увеличе-

нием провозной и пропускной способности, а также сокращение времени перевозки контейнеров железнодорожным транспортом с Дальнего Востока до западной границы Российской Федерации и увеличение объема транзитных перевозок контейнеров железнодорожным транспортом¹.

Реализация проекта модернизации Восточного полигона направлена на достижение целей Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года, в числе которых повышение пространственной связанности и транспортной доступности территорий, увеличение скорости и объема доставки грузов, в том числе транзитных, развитие мультимодальных и транспортно-логистических технологий, повышение мобильности населения².

В 2013 г. Президент России В. В. Путин дал поручение Правительству Российской Федерации утвердить план работ по формированию основных параметров и механизмов реализации проекта модернизации Восточного полигона³.

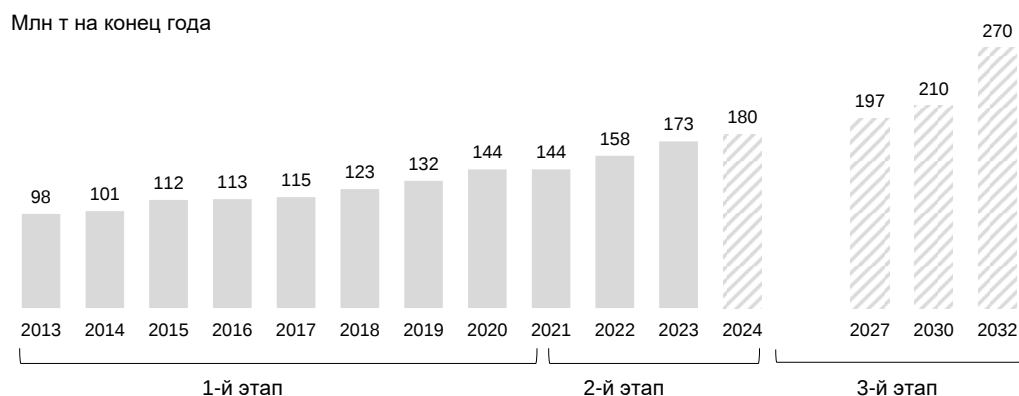


Рис. 3. Этапы проекта по увеличению провозной способности Восточного полигона⁴

Проект модернизации Восточного полигона реализуется в три этапа. Параметры первого этапа проекта были обозначены в паспорте инвестиционного проекта «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей», утвержденном в 2014 г. В частности, документом было предусмотрено «...развитие и об-

¹ См.: Распоряжение Правительства Российской Федерации от 28 апреля 2021 г. № 1100-р. – URL: <http://government.ru/docs/42120/>

² См.: Распоряжение Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 года № 3363-р. – URL: <http://government.ru/docs/43948/>

³ См.: Поручение Президента Российской Федерации от 13 августа 2013 г. № Пр-1924. – URL: <https://www.consultant.ru>

⁴ Рис. 3 составлен по данным ОАО «РЖД» и СМИ.

новление железнодорожной инфраструктуры для создания провозной способности к 2020 году в направлении морских портов и пограничных переходов Дальнего Востока в размере от 55 до 66,8 млн тонн в год дополнительно к уровню 2012 года (вывоз каменного угля и различных руд с основных действующих и перспективных месторождений полигона в 2020 году от 113,2 млн тонн до 124,9 млн тонн грузов), в том числе для обеспечения пропуска грузовых поездов, перевозящих балкерные грузы в порты Дальнего Востока, с весовой нормой в размере 7 100 тонн и эксплуатации грузовых вагонов с нагрузкой 25 тонн на ось»¹.

Изначально планировалось, что первый этап строительства будет закончен в 2017 г. Однако в связи с отставанием от плана-графика сроки окончания строительства дважды смещались – сначала на 2019 г.², затем на 2021 г.³ Объем инвестиций по первому этапу проекта модернизации Восточного полигона был запланирован в размере 520,5 млрд рублей (в текущих ценах).

В мае 2018 г. Указом Президента Российской Федерации В. В. Путина от 7 мая 2018 г. № 204 Правительству Российской Федерации была поставлена задача разработать комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, приоритетным направлением которого является развитие транспортного коридора «Запад – Восток», предусматривающий достижение следующих целевых показателей в 2024 г.:

- увеличение провозной способности Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей до 180 млн т;
- увеличение объема транзитных перевозок контейнеров железнодорожным транспортом в четыре раза;
- сокращение времени перевозки контейнеров железнодорожным транспортом, в частности с Дальнего Востока до западной границы России, – до семи дней;
- увеличение мощностей морских портов Дальнего Востока.

Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, в котором были закреплены вышеуказанные целевые показатели, был утвержден в сентябре 2018 г.⁴

Решение о реализации второго этапа программы развития Восточного полигона было принято в августе 2018 г. на заседании Комиссии при

¹ См.: Распоряжение Правительства Российской Федерации от 24 октября 2014 г. № 2116-п. – URL: <http://government.ru/docs/all/93400/>

² См.: Распоряжение Правительства Российской Федерации от 27 декабря 2017 г. № 2958-п. – URL: <http://government.ru/docs/all/114931/>

³ См.: Распоряжение Правительства Российской Федерации от 4 апреля 2020 г. № 889-п. – URL: <https://base.garant.ru/73868584/?ysclid=lx3a7kw4eb765151607>

⁴ См.: Распоряжение Правительства Российской Федерации от 30 сентября 2018 г. № 2101-п. – URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/71975292/?ysclid=lx3ags13jt429541679>

Президенте Российской Федерации по вопросам стратегии развития топливно-энергетического комплекса и экологической безопасности. Целью указанной программы было определено увеличение объемов поставок российского угля в восточном направлении до 125 млн т к 2020 г. и до 195 млн т к 2025 г.¹

Фактически реализацию второго этапа начали одновременно с первым – уже в 2018 году. Однако де-юре сроки и мероприятия второго этапа были закреплены только в 2021 г. в паспорте инвестиционного проекта «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей (второй этап)». Целью второго этапа проекта является увеличение в 2024 г. провозной способности Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей в полтора раза, до 180 млн т в год (в том числе в 2021 г. – 144 млн т, в 2022 г. – 158 млн т, в 2023 г. – 173 млн т, в 2024 г. – 180 млн т), а также сокращение времени перевозки контейнеров железнодорожным транспортом (в частности, с Дальнего Востока до западной границы Российской Федерации) до семи суток, увеличение объема транзитных перевозок контейнеров железнодорожным транспортом в четыре раза. Паспортом проекта также предусмотрено увеличение вывоза угля из Кемеровской области – Кузбасса в восточном направлении на экспорт не менее чем на 30% к 2024 г. по сравнению с уровнем 2020 г. Документом установлен срок реализации второго этапа проекта с 2021 по 2024 г. и объем капитальных вложений в размере 719,8 млрд рублей (в текущих ценах)².

В 2021 г. по инициативе Комиссии при Президенте Российской Федерации по вопросам стратегии развития топливно-энергетического комплекса и экологической безопасности была активизирована работа по увеличению объемов поставок российского угля в восточном направлении до 195 млн т к 2025 г. в соответствии с принятыми в августе 2018 г. решениями, что фактически стало залогом достижения целевых показателей второго этапа проекта.

В Послании Федеральному Собранию в феврале 2024 года Президент Российской Федерации В. В. Путин объявил о запуске третьего этапа расширения Восточного полигона, благодаря которому до 2030 года провозная способность полигона возрастет до 210 млн т в год. Одновременно должны получить развитие порты Ванино и Советская Гавань³.

¹ См.: Протокол заседания Комиссии при Президенте Российской Федерации по вопросам стратегии развития топливно-энергетического комплекса и экологической безопасности от 18 декабря 2018 г. № Пр-2018. – URL: <http://government.ru/docs/all/83089/>

² См.: Распоряжение Правительства Российской Федерации от 28 апреля 2021 г. № 1100-р. – URL: <http://government.ru/docs/42120/>

³ См.: Послание Президента Российской Федерации Федеральному Собранию. 29.02.2024. – URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/transcripts/statements/73585> (дата обращения: 06.03.2024).

В рамках третьего этапа рассматривается возможность увеличения провозной способности Восточного полигона с 180 млн т в 2024 г. до 210 млн т в 2030 г. и до 270 млн т по итогам 2032 г. Третий этап модернизации Восточного полигона будет самым капиталоемким, его стоимость оценивается в 3,7 трлн рублей (в текущих ценах). Паспорт третьего этапа проекта был одобрен на совместном заседании комиссий Государственного Совета Российской Федерации по направлениям «Транспорт», «Энергетика» и президиума Правительственной комиссии по транспорту в марте 2024 г.

Объявленные планы по увеличению провозной способности свидетельствуют об остром дефиците мощности в первую очередь для перевозки угля и других сырьевых товаров на экспорт. Поэтому дополнительные мощности Восточного полигона в перспективе, несомненно, будут востребованы.

Железнодорожные грузовые перевозки: поворот на Восток

Наблюдаемые в последние годы геополитические изменения определили трансформацию структуры и направлений российских железнодорожных грузоперевозок. Вследствие сворачивания сотрудничества между Россией и Европой произошла кардинальная переориентация логистики внешнеторговых грузоперевозок с северо-западного на восточное и южное направления при снижении роли транзита через Россию.

По данным Eurasian Rail Alliance Index, несмотря на развитие железнодорожной инфраструктуры, в 2023 г. объем контейнерного транзита через погранпереход Наушки снизился на 93,9% по сравнению с предыдущим годом, до 1,5 тыс. двадцатифутовых эквивалентов (ДФЭ), через Забайкальск – на 72,3%, до 4,9 тыс. ДФЭ. Объем контейнерного транзита через российские порты Дальнего Востока упал до нуля. Доля российского маршрута через Наушки в контейнеропотоке по транзитным железнодорожным маршрутам в сообщении Китай – Европа – Китай сократилась с 5,4% в 2022 г. до 0,7% в 2023 г., доля маршрута через Забайкальск снизилась с 3,8% до 2,2%. Такая ситуация обусловлена трансформацией логистики импорта в Россию, уходом международных перевозчиков и сменой профиля деятельности российских компаний с транзита на импорт через восточные порты и железнодорожные терминалы, что привело к перегрузке железнодорожной инфраструктуры Дальнего Востока [7].

В то время как грузооборот на сети ОАО «РЖД» в 2023 г. остался на уровне 2022 г., в восточном направлении компания увеличила перевозки грузов на 5%, в том числе на экспорт – на 7%¹.

¹ См.: Встреча с главой РЖД Олегом Белозёровым. 12.01.2024. – URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/transcripts/73259> (дата обращения: 04.03.2024).

Провозная способность Восточного полигона в 2023 г. достигла целевого показателя в 173 млн т, срок доставки транзитных контейнеров по транспортному коридору «Запад – Восток» составил менее 8 суток, объем транзитных перевозок контейнеров – около 853 тыс. ДФЭ [1].

Объем перевозок грузов по Восточному полигону по итогам 2023 г. превысил 280 млн т, что на 8% больше уровня 2021 г. и является историческим рекордом. Объем приведенной работы также достиг рекордных 3,7 трлн приведенных тонно-километров [2].

Следует отметить, что драйвером роста грузоперевозок в восточном направлении в 2023 г., безусловно, стал Китай: объем перевезенных грузов между Россией и Китаем в прошедшем году увеличился на 36% по сравнению с 2022 г. – до 161 млн т [5]. Например, в 2023 г. объем экспортных поставок, направленных через погранпереход Наушки (Россия) транзитом по Монголии в Китай вырос в 1,8 раза – до 3,6 млн т. Из Китая в Россию транзитом по Монголии в 2023 г. перевезено более 1,5 млн т грузов, что в 1,5 раза больше, чем в предыдущем году [9].

В прошедшем году объем грузовых перевозок между Россией и Китаем через погранпереход Забайкальск составил 22 млн т, что на 32% выше показателя 2022 г. В 2023 г. объем экспортных грузов из России в Китай через станцию Забайкальск увеличился на 37% и составил 19,5 млн т. Основную долю в экспортных поставках из России составили уголь (30%), железная руда (21%), лесные грузы (14%) и бумага (10%). Объем импорта в Россию из КНР через погранпереход Забайкальск в 2023 г. увеличился на 5% и составил 2,5 млн т (в основном – машины, оборудование и потребительские товары) [3].

В 2023 г. грузоперевозки через пограничные переходы Дальневосточной железной дороги между Россией и Китаем увеличились почти на 25% по отношению к 2022 г. – до 14,7 млн т грузов.

Так, в прошедшем году экспортные поставки в Китай через погранпереход Гродеково составили почти 8,2 млн т (+1,2% по отношению к 2022 г.), в том числе 2,3 млн т угля (рост – почти в 1,4 раза), 1,9 млн т металлической руды (+8%), 1,1 млн т контейнерных грузов (+3,8%), 488 тыс. т хлебных грузов (рост – почти в 2 раза). Из Китая через Гродеково в 2023 г. ввезено 187 тыс. т импортных грузов (+19,7% по отношению к 2022 г.), из них более 123 тыс. т – строительные (+25%).

Экспортные перевозки через новый трансграничный железнодорожный мост Нижнеленинское – Тунцзян в 2023 г. достигли почти 3,3 млн т, из них – 2,5 млн т угля и 693 тыс. т руды, в свою очередь импортные перевозки составили 15,5 тыс. т грузов [6].

Несмотря на то что погрузка в адрес морских терминалов Дальнего Востока в 2023 г. снизилась на 0,4% по сравнению с 2022 г. – до 113,8 млн т, положительная динамика наблюдалась в перевозках нефтяных грузов

(+1,1%), угля (+0,8%), химикатов и соды (рост – в 3,6 раза), удобрений (рост – в 1,4 раза) и зерна (рост – в 5,4 раза) [4].

Из-за резкого увеличения грузооборота с Китаем инфраструктура на пограничных переходах в сторону Китая в 2023 г. была перегружена. Также наблюдался дефицит подвижного состава для перегруза с китайской колеи на российскую и наоборот.

Специалисты отмечают сохраняющийся дефицит мощности железнодорожной инфраструктуры в восточном направлении при наличии большого числа грузообразующих и грузопоглощающих пунктов на прилегающих территориях и профиците перевалочных мощностей в портах. Институт проблем естественных монополий оценил профицит перевалочных мощностей в 2023 г. в портах Дальнего Востока (с доступом к железной дороге) на уровне 81,4 млн т, или более 35% от суммарных мощностей портов Дальнего Востока. Профицит производственной мощности добычи угля в России оценивался в размере 112 млн т, или более 20% от текущих [12].

Дефицит провозной и пропускной способности неизбежно ведет к усилению конкуренции за доступ к железнодорожной инфраструктуре и ограничивает развитие отраслей российской экономики – потребителей услуг железнодорожного транспорта. Так, в последнее время обострились проблемы с перевозкой нефтяных грузов по Восточному полигону. Крупнейшие российские нефтеперерабатывающие заводы – Омский, Киришский, Орский, ТАНЕКО и заводы ПАО АНК «Башнефть» – с 2023 г. стали получать отказы от ОАО «РЖД» в перевозке нефтепродуктов в восточном направлении.

Ситуация дополнительно осложняется тем, что из-за изменения геоэкономического положения России и переориентации грузопотоков приостановлено действие Постановления Правительства Российской Федерации от 25 ноября 2003 г. № 710 «Об утверждении Правил недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования». В настоящее время действуют Временные правила определения очередности перевозки грузов ОАО «РЖД», в соответствии с которыми согласовываются заявки на перевозку грузов по Восточному полигону. Новые Правила недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта находятся в стадии разработки.

По-видимому, в текущем году дефицитность железнодорожной инфраструктуры сохранится. Во исполнение поручения Президента России ОАО «РЖД» в 2024 г. должно увеличить вывоз угля на экспорт с предприятий основных угледобывающих регионов страны (Кемеровской и Иркутской областей, Якутии, Бурятии, Хакасии, Тывы) до 100 млн т угля.

Перспективы дальнейшего развития Восточного полигона

Согласно прогнозу Института народно-хозяйственного прогнозирования Российской академии наук (ИНП РАН), в перспективе до 2035 г. грузоперевозки в границах Сибирского федерального округа (СФО) и Дальневосточного федерального округа (ДФО), на территории которых располагается Восточный полигон, существенно вырастут. Суммарный прирост грузовых перевозок в границах СФО и ДФО в 2035 г. по отношению к 2020 г. составит 32%, в том числе экспортные перевозки увеличатся на 28%, импортные – на 53%, транзит вырастет почти в 2,4 раза, внутренние перевозки увеличатся на 35% (рис. 4).

По оценкам ИНП РАН, в структуре грузоперевозок в границах СФО и ДФО в 2035 г. уголь сохранит доминирующее положение (57%). В структуре грузоперевозок в 2035 г. сохранится доля нефти и нефтепродуктов (10%), лесных грузов (4%) и зерна (1%); вырастет доля строительных грузов (10%) и прочих грузов (6%) (рис. 5).

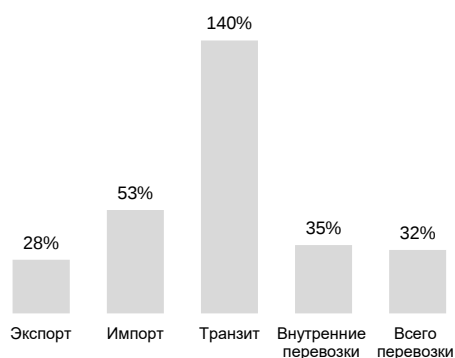


Рис. 4. Прирост грузоперевозок в СФО и ДФО в 2021–2035 гг.¹



Рис. 5. Структура грузоперевозок в СФО и ДФО в 2020 и 2035 гг.

Несмотря на планируемое развитие Восточного полигона, согласно прогнозу грузовой базы полигона, подготовленному Минтрансом России и ОАО «РЖД», дефицит провозной способности в долгосрочной перспективе сохранится. По прогнозу, к 2035 г. спрос будет более чем на 40% превышать объемы возможной погрузки на Восточном полигоне.

Президентом России В. В. Путиным даны поручения Правительству Российской Федерации, задающие ориентиры для третьего этапа проекта модернизации Восточного полигона, в числе которых:

– устранение логистических ограничений для выхода российских компаний на рынки Азиатско-Тихоокеанского региона, в том числе путем модернизации подходов к ключевым морским портам Дальневосточ-

¹ Рис. 4 и 5 составлены на основании прогноза ИНП РАН.

ного бассейна и пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации;

- ускоренное развитие пропускной и провозной способности инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей, в том числе в целях обеспечения вывоза угля из Республики Хакасия, Республики Бурятия, Забайкальского края и Республики Саха (Якутия) в восточном направлении.

- Третий этап разделен на подэтапы исходя из прогноза увеличения грузооборота. Первый подэтап предполагает увеличение провозной способности до 197 млн т в 2027 г. под задачу вывоза дополнительных объемов угля с месторождений Якутии.

Увеличение объема перевозки уже имеющейся номенклатуры грузов должно быть обеспечено на втором подэтапе третьего этапа. Предполагаемый рост провозной способности – до 210 млн т в 2030 г. В рамках проекта предусмотрено строительство более 40 объектов, в том числе в западной части БАМа с целью увеличения вывоза грузов из европейской части России.

Реализация третьего подэтапа обеспечит рост провозной способности Восточного полигона до 270 млн т в 2032 г. Третий подэтап предусматривает строительство вторых путей на БАМ, трех тоннелей и моста через Амур.

Третий этап проекта особенно важен в контексте поворота внешней торговли России на Восток. География экспорта и импорта, направления перевозок и логистические схемы, претерпевшие существенные изменения за последние годы, продолжают меняться и дальше, как в связи с возникновением новых очагов геополитической напряженности, так и вследствие усиления существующих тенденций, таких, например, как укрепление сотрудничества с Китаем.

Увеличение транзитного времени и стоимости доставки морскими маршрутами из Китая в Европу, а также рост тарифов на доставку автомобильным транспортом, будут стимулировать дополнительный рост спроса на перевозки железнодорожным транспортом.

Китай, являясь крупнейшей экономикой в мире, уже сегодня выступает ключевым торговым партнером России. Взаимодополняемость наших экономик, общая граница, масштабные транспортные проекты, такие как «Развитие Восточного полигона», определяют перспективы сотрудничества двух великих стран.

Реализация проекта модернизации Восточного полигона с учетом уникального географического положения и экономического потенциала нашей страны делает Россию одним из основных бенефициаров наблюдаемого смещения центра мирового потребления с Запада на Восток.

Так, согласно оценке IMF, ВВП по ППС Китая уже в 2023 г. был почти на треть больше, чем этот суммарный показатель по странам Евро-

пейского союза [12]. По прогнозу ПАО «НК «Роснефть», к 2050 г. объем экономики Китая превысит аналогичный показатель Европейского союза более чем в 2,7 раза.

Индия в 2023 г. стала самой многонаселенной страной мира. При этом ВВП по ППС Индии в 2023 г. был почти в два раза меньше показателя Европейского союза. Вследствие прогнозируемых высоких темпов экономического роста к 2050 г. ВВП по ППС Индии превысит аналогичный показатель Евросоюза более чем на 60%. Согласно прогнозу ПАО «НК «Роснефть», благодаря росту экономики развивающихся азиатских стран почти в три раза до 2050 г., доля Азиатско-Тихоокеанского региона в мировом ВВП по ППС к середине XXI в. составит более 54%, в то время как, например, доли Европы и Северной Америки в мировой экономике к этому времени сократятся до чуть более 13% каждая и в сумме составят менее половины ВВП по ППС Азиатско-Тихоокеанского региона.

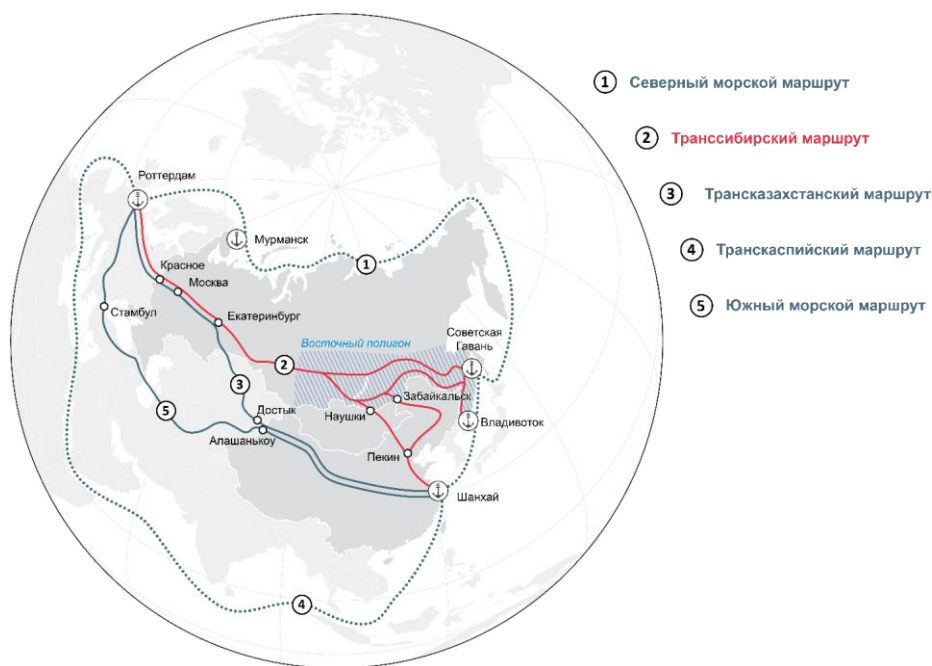


Рис. 6. Основные транспортные маршруты из Китая в Европу¹

Проект модернизации Восточного полигона имеет стратегическую значимость не только для России, но и для всей транспортной системы и экономики стран Евразии. Так, реализация транзитного потенциала Транссиба позволит России получить дополнительные доходы от участия в международных перевозках, а странам-партнерам – выгодные по срав-

¹ Составлено на основании материалов СМИ.

нению с альтернативными логистическими маршрутами условия доставки грузов по международному транспортному коридору через нашу страну.

Дальнейшее развитие Восточного полигона даст импульс к разработке месторождений полезных ископаемых, расположенных в его границах, развитию существующих и созданию новых перерабатывающих производств в Восточной Сибири, Забайкалье, на Дальнем Востоке. Проект обеспечит создание новых рабочих мест и даст значительный мультипликативный эффект в масштабах всей российской экономики.

Модернизация Восточного полигона является важнейшим фактором национальной безопасности России, укрепления единства геоэкономического пространства внутри страны, роста международной торговли, развития долгосрочного сотрудничества со стратегическим партнером – Китаем и повышения роли России в Азиатско-Тихоокеанском регионе в целом.

Список литературы

1. Андрей Белоусов: Одобрен подход к формированию единой опорной транспортной сети России. 2 февраля 2024. – URL: <http://government.ru/news/50768/>.
2. Белоусов сообщил о рекордном показателе грузоперевозок по Восточному полигону в 2023 году. 14 февраля 2024. – URL: <https://tass.ru/ekonomika/19979669?ysclid=ltd3z3duup920526835> (дата обращения: 04.03.2024).
3. В 2023 году объем внешнеторговых перевозок между Россией и Китаем через станцию Забайкальск вырос на 32%. 31 января 2024. – URL: <https://cargo.rzd.ru/ru/9514/page/3104?id=290826> (дата обращения: 04.03.2024).
4. В 2023 году погрузка экспортных грузов в порты на сети ОАО «РЖД» выросла на 0,5%. 15 января 2024. – URL: <https://cargo.rzd.ru/ru/9514/page/3104?id=290401> (дата обращения: 04.03.2024).
5. В РЖД сообщили о рекордных грузоперевозках между Россией и Китаем за 2023 год: готовы ли к наплыву погранпереходы. 16 февраля 2024. – URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/comments/v-rzhd-soobshchili-o-rekordnykh-gruzoperevozkakh-mezhdu-rossiey-i-kitaem-za-2023-god-gotovy-li-k-naplyvu-pogranperеходы> (дата обращения: 04.03.2024).
6. Грузоперевозки через пограничные переходы Дальневосточной магистрали в 2023 году возросли почти на четверть. 31 января 2024. – URL: <https://cargo.rzd.ru/ru/9514/page/3104?id=290831> (дата обращения: 04.03.2024).
7. Контейнерные железнодорожные перевозки на евразийском пространстве в 2023 году. 26 октября 2024. – URL: <https://index1520.com/>

analytics/konteynerye-zheleznodorozhnye-perevozki-na-evraziyskom-prostranstve-v-2023-godu/ (дата обращения: 04.03.2024).

8. Кудияров С. Великий угольный путь: что за разъездом? // Эксперт. – 2022. – № 35. – С. 84–88.

9. Объем перевозок внешнеторговых грузов через погранпереход Наушки – Сухэ-Батор за 2023 год вырос в 1,4 раза. 31 января 2024. – URL: <https://cargo.rzd.ru/ru/9514/page/3104?id=290827> (дата обращения: 04.03.2024).

10. Осьминин А. Т., Сотников Е. А. Основные факторы и условия перехода на полигонную систему управления // Железнодорожный транспорт. – 2017. – № 5. – С. 22–27.

11. Савчук В. Б. Анализ современного состояния и перспектив перевозок // Рынок транспортных услуг: взаимодействие и партнерство : XXI Международная конференция / ПТУ. – М., 2023.

12. World Economic Outlook Database. – 2023. – October 10. – URL: <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2023/October> (дата обращения: 20.02.2024).

References

1. Belousov odobril podhod k formirovaniyu edinoj opornoj transportnoy seti Rossii [Andrey Belousov: The Approach to the Formation of a Unified Backbone Transport Network in Russia Has Been Approved]. 2024. – February 2. (In Russ.). Available at: <http://government.ru/news/50768/>

2. Belousov soobshchil o rekordnom pokazatele gruzoperevozok po Vostochnomu poligonu v 2023 godu [Belousov Reported a Record Figure for Cargo Transportation Through the Eastern Landfill in 2023]. 2024, February 14. (In Russ.). Available at: <https://tass.ru/ekonomika/19979669?ysclid=ltld3z3duup920526835> (accessed 04.03.2024).

3. V 2023 godu ob'em vneshnetorgovyh perevozok mezhdru Rossiey i Kitaem cherez stanciyu Zabajkal'sk vyros na 32% [In 2023 the Volume of Foreign Trade Traffic Between Russia and China through the Zabaikalsk Station Increased by 32%]. 2024, January 31. (In Russ.). Available at: <https://cargo.rzd.ru/ru/9514/page/3104?id=290826> (accessed 04.03.2024).

4. V 2023 godu pogruzka eksportnyh gruzov v porty na seti OAO «RZHD» vyrosla na 0,5% [In 2023 the Loading of Export Cargoes to Ports on the Russian Railways Network Increased by 0.5%]. 2024, January 15. (In Russ.). Available at: <https://cargo.rzd.ru/ru/9514/page/3104?id=290401> (accessed 04.03.2024).

5. V RZHD soobshchili o rekordnyh gruzoperevozkah mezhdru Rossiey i Kitaem za 2023 god: gotovy li k naplyvu pogranneperekhody [Russian Railways Reported Record Cargo Shipments Between Russia and China in 2023: are Border Crossings Ready for an Influx]. 2024, February 16. (In Russ.). Available

at: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/comments/v-rzhd-soobshchili-o-rekordnykh-gruzoperevozkakh-mezhdu-rossiye-i-kitaem-za-2023-god-gotovy-li-k-nap/> (accessed 04.03.2024).

6. Gruzoperevozki cherez pogranichnye perekhody Dal'nevostochnoy magistrali v 2023 godu vozrosli pochtu na chetvert' [Cargo Transportation Through the Border Crossings of the Far Eastern Highway Increased by Almost a Quarter in 2023]. 2024, January 31. (In Russ.). Available at: <https://cargo.rzd.ru/ru/9514/page/3104?id=290831> (accessed 04.03.2024).

7. Konteynernye zheleznodorozhnye perevozki na evraziyskom prostranstve v 2023 godu [Container Rail Transportation in the Eurasian space in 2023]. 2024, October 26. (In Russ.). Available at: URL: <https://index1520.com/analytics/konteynernye-zheleznodorozhnye-perevozki-na-evraziyskom-prostranstve-v-2023-godu/> (accessed 04.03.2024).

8. Kudiyarov S. Velikij ugol'nyj put': chto za raz'ezdom? [The Great Coal Road: What's Behind the Trip?], *Ekspert*, 2022, No. 35, pp. 84–88. (In Russ.).

9. Ob'em perevozk vokz vneshnetorgovykh gruzov cherez pogranperekhod Naushki – Suhe-Bator za 2023 god vyros v 1,4 raza [The Volume of Foreign Trade Cargo Transportation Through the Naushki – Sukhbaatar Border Crossing Increased 1.4 times in 2023]. 2024, January 31. (In Russ.). Available at: <https://cargo.rzd.ru/ru/9514/page/3104?id=290827> (accessed 04.03.2024).

10. Os'minin A. T., Sotnikov E. A. Osnovnye faktory i usloviya perekhoda na poligonnyuyu sistemu upravleniya [The Main Factors and Conditions for the Transition to a Landfill Control System]. *Zheleznodorozhnyy transport* [Railway Transport], 2017, No. 5, pp. 22–27. (In Russ.).

11. Savchuk V. B. Analiz sovremennogo sostoyaniya i perspektiv perevozk [Analysis of the Current State and Prospects of Transportation]. *Rynok transportnykh uslug: vzaimodeystvie i partnerstvo, XXI Mezhdunarodnaya konferenciya, RTU* [Transport Services Market: Interaction and Partnership : XXI International Conference], Moscow, 2023. (In Russ.).

12. World Economic Outlook Database. 2023, October 10. Available at: <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2023/October> (accessed 20.02.2024).

Сведения об авторе

Игорь Иванович Сечин

кандидат экономических наук,
главный исполнительный директор
ПАО «НК «Роснефть».
Адрес: ПАО «НК «Роснефть», 117997,
Москва, Софийская набережная, 26/1.
E-mail: postman@rosneft.ru

Information about the author

Igor I. Sechin

PhD, Chief Executive Officer
PJSC NK Rosneft.
Address: PJSC NK Rosneft
26/1 Sofia Embankment, Moscow,
117997, Russian Federation.
E-mail: postman@rosneft.ru