УДК 656.2 JEL L92

DOI 10.26425/1816-4277-2021-10-94-98

Симагутина Мария Сергеевна
магистр, ФГБОУ ВО «Государственный
университет управления», специалист
по коммерческой отчетности, ООО «ГЛО-
ВИС РУС» Хендэ Мотор Груп, г. Москва,
Российская Федерация
e-mail: simagutina.maria@yandex.ru

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ БАМА

Аннотация. Растущий спрос на грузовые и пассажирские перевозки, рост заинтере-
сованности населения в повышении скорости, качества и безопасности перевозок тре-
буют нового подхода к развитию железнодорожного комплекса, учитывающего сис-
темные тенденции в России и мировой экономике. В более долгосрочной перспективе
необходимо снизить транспортные издержки национальной экономики, обеспечить до-
ступность транспорта для субъектов, повысить конкурентоспособность транспорт-
ных услуг и решить системную задачу повышения скорости движения грузовых и пас-
сажирских поездов. В течении последних лет в России обсуждается вопрос развития
Байкало-Амурской магистрали, в советские годы ставшей грандиозным сооружением,
масштабным проектом эпохи, олицетворением мощи страны. Однако существует ряд
проблем, связанных со слабым социально-экономическим развитием регионов. Особое
внимание в статье уделяется дальнейшему развитию Байкало-Амурской магистрали.

Ключевые слова: железная дорога, Байкало-Амурская магистраль, социально-
экономическое развитие, транспортная система, пропускная и провозная способность,
Стратегия развития железнодорожного транспорта, Восточный полигон, оптимизация
движения, экономический эффект

Для цитирования: Симагутина М.С. Современное состояние и перспективы развития БАМа//
Вестник университета. 2021. № 10. С. 94–98.

Maria S. Simagutina
Master of Degree, State University
of Management, Accounting Specialist,
GLOVIS RUS LLC Hyundai Motor Group,
Moscow, Russia
e-mail: simagutina.maria@yandex.ru

CURRENT STATUS AND BAM'S DEVELOPMENT PROSPECTS

Abstract. The growing demand for freight and passenger transportation and the growing in-
terest of the population in improving the speed, quality and safety of transportation require
a new approach to the development of the railway complex, taking into account systemic trends
in Russia and the global economy. In the longer term, it is necessary to reduce the transport
costs of the national economy, ensure the accessibility of transport to entities, increase the
competitiveness of transport services and solve the systemic problem of increasing the speed
of freight and passenger trains. In recent years Russia has been discussing the development
of the Baikal-Amur Mainline, which in Soviet times was a grandiose construction project of the
era and an embodiment of the country's power. However, there are a number of problems re-
lated to the weak socio-economic development of the regions. The Baikal-Amur Mainline was
a grandiose construction project of the era and the epitome of the country's power. The article
pays particular attention to the further development of the Baikal-Amur Mainline.

Keywords: railway, Baikal-Amur Mainline, socio-economic development, transport system,
throughput and carrying capacity, Strategy for the development of railway transport, the
Eastern range, traffic optimization, economic effect

For citation: Simagutina M.S. (2021) Current status and BAM's development prospects. *Vestnik
universiteta*, no. 10, pp. 94–98. DOI: 10.26425/1816-4277-2021-10-94-98

Введение

Транспортная система играет важную роль для экономического развития любой страны. В России од-
ной из основ считается железная дорога, ведь на нее приходится значительная часть как пассажирооборо-
та (21,9 %), так и грузооборота (44,6 %) страны. Страна отличается достаточно большими расстояниями,

© Симагутина М.С., 2021.

Статья доступна по лицензии Creative Commons «Attribution» («Атрибуция») 4.0. всемирная (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

© Simagutina M.S., 2021.

This is an open access article under the CC BY 4.0 license (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

именно поэтому значение железнодорожного транспорта основополагающее. От эффективной работы системы зависит уровень развития экономики государства.

В России железнодорожный транспорт – отрасль экономики, обеспечивающая бесперебойную работу всех экономических секторов. Необходимость обеспечить прочную транспортную взаимосвязь европейской части страны с восточными регионами – основное назначение железнодорожного транспорта.

Постановка проблемы

Железнодорожный транспорт традиционно наиболее эффективен для перевозок грузов на средние и дальние расстояния, а также для перевозки пассажиров на средние расстояния и в пригородных сообщениях. Его значение обусловлено двумя основными факторами:

- технико-экономическими преимуществами над другими видами транспорта;
- совпадением грузовых потоков с расположением железнодорожных магистралей (в отличие от речного и морского транспорта) [2].

Ожидается, что увеличение пропускной способности Байкало-Амурской магистрали (далее – БАМ) и Транссибирской магистрали (далее – Транссиб) приведет к увеличению грузопотока в морские порты и окажет влияние на объем грузоперевозок в целом, включая увеличение контейнерных перевозок. Одной из главных проблем российских железных дорог остается недостаток пропускной способности в восточном направлении, что препятствует развитию грузовых перевозок, поскольку в Азии находятся рынки сбыта металлов, удобрений, угля и зерна.

Историческая справка

В течение последних нескольких лет в России обсуждаются проблемы, связанные с развитием БАМа, и возможные пути их решения. В настоящей статье проанализируем существующее состояние БАМа, цели, которые ставятся в связи с его развитием. Основными целями, заявленными при строительстве магистрали, были:

- открыть доступ к природным ресурсам Восточной Сибири и Дальнего Востока;
- осуществлять транзитные перевозки, параллельно Транссибу;
- создать кратчайшую границу железнодорожной магистрали от западной границы до Тихого океана;
- развернуть перевозки между Дальним Востоком и регионами при сбоях Транссиба.

Экономические и социальные проблемы СССР в конце 1980-х гг., национальные столкновения, не позволили осуществить все поставленные задачи.

В настоящее время социально-экономическая ситуация на БАМе неясная. Инфраструктура приходит в упадок. Предполагаемые мероприятия должны увеличить объем перевозок до 200 млн т, при существующем объеме в 12 млн т. Реализации таких объемов мешает ряд «узких мест»:

- однопутная дорога после города Усть-Кут;
- туннели, которые введены в эксплуатацию не в полном масштабе;
- старая инфраструктура, железнодорожные мосты;
- односторонний пропуск состава в Северомуйском туннеле;
- дефекты земельного полотна;
- отсутствие тягового электроснабжения [6].

Сегодня уже решаются задачи по увеличению пропускной способности магистралей, направленные на рост грузовых перевозок по экспорту природных ресурсов. Данные перевозки могут дать существенное увеличение финансовых средств в бюджет страны.

Рассмотрим перспективы развития БАМа:

- модернизация инфраструктуры, строительство новых станций и разъездов;
- разгрузка Транссиба, используемого на 100 %;
- перевод потока тяжеловесных грузов на БАМ;
- ускоренные контейнерные перевозки.

Направления, повышающие рентабельность магистрали БАМ:

- внутренние резервы снижения себестоимости;
- перераспределение прибыли с других железных дорог;
- подготовка к эксплуатации новых месторождений полезных ископаемых [3].

Один из основных способов увеличения рентабельности БАМа – необходимость интенсифицировать хозяйственную деятельность в зоне магистрали, опираясь на уникальные запасы природных ресурсов. Однако кризис российской экономики не позволяет сконцентрировать деятельность в этой зоне [2]. Высокая безработица, практически все предприятия от города Усть-Кута до города Комсомольска-на-Амуре находятся в тяжелом финансовом положении. От государства требуется увеличение дотаций, затрат на переселение людей по действующим программам. В связи с этим, по нашему мнению, было бы целесообразно оставлять все средства в рассматриваемых регионах на их поддержку.

При рассмотрении динамики эксплуатации БАМа обнаруживаются следующие особенности:

- объем перевозок по БАМу существенно меньше, что относит магистраль к малодеятельным дорогам;
- высокий уровень себестоимости перевозок;
- рентабельность поддерживается за счет регулирования расчетной цены [1].

Теория и методы

Контейнерные перевозки в направлении восток–запад выгодны как в настоящее время, так и в среднесрочной перспективе. К 2024 г. планируется перевозить более 1,5 млн контейнеров, что существенно наполнит бюджет страны. При планируемых перевозках по БАМу может возникнуть дефицит электроэнергии. В этой связи необходимо строительство ЛЭП и сооружение новых источников, генерирующих электроэнергию [8].

Одним из существенных препятствий по увеличению пропускной способности магистрали может стать плотина Братской ГЭС. Проект не предусматривал сооружение железной дороги, а автодорожный мост создал опасное техногенное воздействие на плотину.

Институт проблем естественных монополий предлагает следующие меры для повышения пропускной и провозной способности БАМа и Транссиба:

- путевое развитие;
- поставка современных локомотивов;
- электрификация;
- усиление устройств тягового электроснабжения;
- модернизация связи;
- оптимизация графика движения поездов;
- точечное путевое развитие;
- оптимизация технологии работы толкачей;
- увеличение весовых норм;
- оптимизация технологий ремонта;
- оптимизация существенного пассажирского движения [4].

Для комплексного развития железнодорожной инфраструктуры потребуется значительный объем инвестиций в долгосрочном периоде. Технологические решения – ключевой фактор повышения пропускной и провозной способности, не требующие большого объема инвестиций в краткосрочном периоде.

Предложения по оптимизации пассажирского движения на участках БАМа:

- оценить возможность замещения поездов и оптимизация расписания на участке общего маршрута следования;
- оценить возможность объединения поездов, следующих по одному маршруту;
- оценить возможность объединения электропоездов, следующих по одному маршруту с интервалом менее одного часа с увеличением составной электропоезда [7].

Основной упор сделан на экспортные поставки природных ресурсов, а планы по модернизации магистрали реализуются не в полном масштабе. Необходимо также решить проблемы, связанные с узкими местами на магистрали. Необходимо принять конструктивные решения по устранению негативных последствий интенсивного движения по плотине Братской ГЭС, которые не воспринимаются на официальном уровне, в будущем может привести ситуацию на грань техногенной аварии.

Анализ результатов, основные результаты

ОАО «РЖД» рассматривает несколько вариантов расширения БАМа и Транссиба.

Один из них включает продление Байкало-Амурской магистрали для дополнительного экспорта 16,6 млн т угля с Эльгинского месторождения. Для этого будет реконструирован участок Улак – Комсомольск, а подходы к узловым портам Ванино-Совгаванск и районы к западу от Улака останутся незатронутыми. По этому варианту российские железные дороги построят дополнительно 553 км пути, сметная стоимость которых составит 332,6 млрд руб.

Во втором сценарии ожидается, что к 2030 г. перевалочные мощности БАМа увеличатся до 210 млн т, включая не только 16,6 млн т угля из поселка Эльги в порт Ванино, но и 13,4 млн т дополнительных грузов в порт Приморья. Для достижения этой цели ОАО «РЖД» потребуется завершить 1 100 км второй магистрали БАМа в дополнение к запланированным 553 км Эльгинского участка. Сметная стоимость этого проекта составляет 1,2 трлн руб.

Третий вариант предусматривает строительство инфраструктуры и, как ожидается, позволит перевозить 240 млн т грузов. В него уже входит не только БАМ, но и крупные проекты на Транссибе, такие как строительство линии в обход Хабаровска, моста через реку Амур и строительство второго Кузнецовского тоннеля. Всего планируется построить 145 тыс. км второй магистрали и более 800 км третьей. С учетом Эльгинского участка стоимость проекта составит 2,89 трлн руб.

Заключение

Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 г. предусматривает создание эффективного и многофункционального транспортного комплекса, важнейшей единицей которого является железнодорожный комплекс. Общая модернизация железнодорожной инфраструктуры станет основой для интенсивного развития этого сектора, что ускорит экономическое и социальное развитие России, улучшит макроэкономические показатели и повысит конкурентоспособность национальной экономики. Полная реализация мероприятий стратегии обеспечит социально-экономическое развитие России в соответствии с инновационным сценарием, предложенным Министерством экономического развития Российской Федерации в Концепции долгосрочного развития Российской Федерации до 2020 г. Согласно этому сценарию, к 2020 г. валовой внутренний продукт увеличится в 4,4 раза, а промышленное производство – в 3,3 раза [5].

Для реального экономического эффекта необходимо проанализировать результаты последствий изменения приоритетов политики в Восточном регионе страны. Прежде всего, это оценка объемов экспорта по БАМу.

Долгосрочные интересы России требуют заселения зоны БАМ, магистраль явится одним из важнейших факторов, способствующих активизации данного процесса.

Варианты повышения рентабельности БАМа, которые не связаны с программой хозяйственного освоения зоны близ магистрали, малоэффективны.

Библиографический список

1. Андреева, Т. А. Стратегия для БАМа // Отечественные записки. – 2013. – № 3 (54). – С. 222–234.
2. Головшиков, В. Перспективы БАМа и Транссиба с учетом состояния регионов и развития угольной отрасли // Энергетическая политика [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://energypolicy.ru/perspektivy-bama-i-transsiba-s-uchetom-sostoyaniya-regionov-i-razvitiya-ugolnoj-otrasli/ugol/2021/14/24/> (дата обращения: 05.07.2021).
3. Никитин, А. В. Потенциал Байкало-Амурской магистрали // Science Time. – 2015. – № 10 (22). – С. 272–276.
4. Савчук, В. Б. Потенциал увеличения пропускной и провозной способности железнодорожной инфраструктуры за счет применения технологических решений на примере Восточного полигона // Институт проблем естественных монополий [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.ipem.ru/files/files/research/20190917_uvelichenie_propusknoy_sposobnosti_na_primere_vostochnogo_poligona.pdf (дата обращения: 10.07.2021).
5. Шибикин, Д. Д. Проблемы реализации инфраструктурных проектов на Транссибе и БАМе // Материалы X Международной научно-технической конференции «Политранспортные системы», Новосибирск, 15–16 ноября 2018 г. / отв. ред.: С. А. Бокарев и др. – Новосибирск: Сибирский государственный университет путей сообщения, 2019. – С. 32–35.

6. Восточный полигон: Транссиб и БАМ // ОАО «РЖД» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://cargo.rzd.ru/ru/9786/page/103290?id=11323> (дата обращения: 20.07.2021).
7. Майсурадзе, Л. БАМ сегодня // Дилетант [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://diletant.media/articles/45257352/> (дата обращения: 18.07.2021).
8. Рыбникова, Г. Новая жизнь БАМа: модернизация магистрали даст рабочие места и налоговые поступления Тынде // Амурская правда [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://ampravda.ru/2020/09/08/098719.html> (дата обращения: 18.07.2021).

References

1. Andreeva T. A. Strategy for the BAM, *Otechestvennye zapiski*, 2013, no. 3 (54), pp. 222–234. (In Russian).
2. Golovshchikov V. Prospects of the BAM and Trans-Siberian Railway in view of the state of the regions and development of the coal industry, *Energy Policy*. Available at: <https://energypolicy.ru/perspektivy-bama-i-transsiba-s-uchetom-sostoyaniya-regionov-i-razvitiya-ugolnoj-otrasli/ugol/2021/14/24/> (accessed 05.07.2021).
3. Nikitin A. V. Potential of the Baikal-Amur Mainline, *Science Time*, 2015, no. 10 (22), pp. 272–276. (In Russian).
4. Savchuk V. B. Potential of increase of throughput and carrying capacity of railway infrastructure due to the application of technological solutions on the example of the Eastern polygon, *The Institute for Natural Monopolies Research*. Available at: http://www.ipem.ru/files/files/research/20190917_uvelichenie_propusknoy_sposobnosti_na_primere_vostochnogo_poligona.pdf (accessed 10.07.2021).
5. Shibikin D. D. Problems of implementing infrastructure projects on Transsib and BAM, *Proceedings of the X International Scientific and Technical Conference "Polytransport Systems"*, Novosibirsk, November 15–16, 2018, ed. by S. A. Bokarev et al., Novosibirsk, Siberian State University of Railway Transport, 2019, pp. 32–35. (In Russian).
6. Eastern polygon – Transsib and BAM, *Russian Railways*. Available at: <https://cargo.rzd.ru/ru/9786/page/103290?id=11323> (accessed 20.07.2021).
7. Maisuradze L. BAM today, *Diletant*. Available at: <https://diletant.media/articles/45257352/> (accessed 18.07.2021).
8. Rybnikova G. New life of BAM: modernization of the main line will give jobs and tax revenues to Tynda, *Amurskaya pravda*. Available at: <https://ampravda.ru/2020/09/08/098719.html> (accessed 18.07.2021).