

# Развитие транспортной системы страны

**Б. М. ЛАПИДУС,**  
доктор экономических наук,  
старший вице-президент ОАО «РЖД»,  
Москва

Известно, что транспорт является необходимым условием всякой хозяйственной деятельности, а для России, с учетом ее географии, он выступает стержневой инфраструктурной сферой деятельности. Поэтому формирование достоверной прогнозной информации о развитии производительных сил и на ее основе прогнозов перевозок имеет важнейшее фундаментальное значение для развития сети железных дорог как элемента транспортной системы. С другой стороны, очевидно, что транспорт оказывает существенное влияние на развитие производительных сил и хозяйственное освоение новых территорий.

Можно назвать хрестоматийные примеры, когда создание транспортной сети стимулировало развитие экономики целого государства. Например, Транссибирская магистраль не только преобразила огромный Евразийский континент, но и стала стимулом ускоренного социального развития и перераспределения социальных и экономических ресурсов. И в наши дни роль транспортной сети не уменьшается. Думаю, что сейчас как раз настает момент, когда внимание к экономическому развитию транспортной системы, прежде всего железнодорожного транспорта, многократно возрастает.

За последние несколько лет значительно изменилась ситуация в экономически важном регионе – Кузбассе, который благодаря системному решению транспортных проблем, связанных с вывозом и реализацией продукции, получил успешный выход на мировые рынки, стабилизировал свое экономическое и социальное положение. Сегодня Кемеров-

© ЭКО 2006 г.



ская область – один из немногих регионов в Сибирском федеральном округе, где обеспечен устойчивый приток населения, а уровень безработицы в области – один из самых низких в Сибири.

Только за последние годы закончены комплексные работы, связанные с реконструкцией Транссибирской магистрали. Сегодня она – самая крупная полностью электрифицированная железная дорога в мире. Закончена реконструкция мостовых переходов, в том числе одного из крупнейших через реку Амур, завершено строительство крупнейшего уникального Северо-Амурского тоннеля, благодаря чему Россия получила второй выход к Тихому океану.

Сегодня Байкало-Амурская магистраль, судьба которой является значимой для России, может получить «второе дыхание» и серьезный импульс к развитию в связи с формированием программы евразийского транспортного контейнерного моста. Мы готовим программу, которая позволит привлечь в российскую транспортную систему существенные объемы перевозок, ориентировочно – 1 млн контейнеров в год. Здесь Транссибирская магистраль должна будет получить серьезное подкрепление со стороны дублирующих мощностей Байкало-Амурской магистрали, которая с последующим развитием северосибирского железнодорожного направления от Усть-Кута до Тобола сможет стать ее полноценным дублером. И тогда в связи с реформой железнодорожного транспорта появится реальная экономическая и инфраструктурная возможность формирования конкуренции среди железных дорог (хотя на это понадобится не один год).

Практически все основные направления железнодорожных магистралей получили сегодня дополнительное развитие, приведенное в соответствие с перспективными потребностями ускоренного роста экономики страны. По многим вопросам, прежде чем начинать серьезные конструктивные работы, мы обращаемся в Совет по изучению производительных сил (СОПС), с тем, чтобы серьезнейшим образом проработать ту грузовую базу, которая может стать источником товародвижения и использования наших железнодорожных линий. Так было, например, с изменением мощнос-

тей по развитию железнодорожных направлений на черноморские порты: на железной дороге проведена комплексная реконструкция.

Серьезная реконструкция, имеющая важное геополитическое значение, осуществляется в транспортной системе Северо-Западного региона: формируется мощное железнодорожное направление из Центральной Сибири к Санкт-Петербургу, далее – к портам Мурманска, которые приобретают «второе дыхание» в связи с совершенно новыми задачами ускоренного роста российской экономики.

Большие перспективы сулит решение транспортных проблем Западной Сибири, Якутии и Дальнего Востока, что позволит задействовать существенно новые экономические районы и ресурсные базы. В ближайшее время с учетом формирования государственных инвестиционных фондов, государственной транспортной стратегии появляется возможность приступить к строительству так называемых капиллярных железнодорожных линий, которые соединят места расположения перспективных ресурсных месторождений с магистральными железнодорожными линиями Восточной Сибири и Дальнего Востока страны. Это продолжение строительства дорог к нефтегазовым месторождениям, строительство линии от Усть-Кута до Непро и Ленска, линии Карабула – Богучаны, которая поможет решить не только энергетические проблемы в этом регионе, но и создаст условия для развития нефтегазохимического района Богучанской ГЭС.

Очень интересным является предложение по развитию и строительству Северо-Сибирской магистрали и прилегающих к ней линий: железной дороги в Якутии от Хани до Олёкминска, которая позволит задействовать новые месторождения цветных и полиметаллических руд, лесопромышленных комплексов; дороги Хани – Куранах, которая позволит добраться до титаносодержащих ресурсов. Протяженность линий невелика, а ресурс с точки зрения объема грузовых перевозок довольно существенный.

В зоне нашего внимания находятся дополнительные линии на Дальнем Востоке. Фактически это создание парал-

лельного выхода на дальневосточные порты с Байкало-Амурской магистральной. Строительство этих и других инновационных пионерных линий может быть осуществлено на принципах государственно-частного партнерства с привлечением средств государственного бюджета, недропользователей, осуществляющих проекты добычи полезных ископаемых, потенциальных иностранных потребителей добываемых ресурсов и международных финансовых институтов.

Создание транспортной системы должно помочь решить две главные задачи: овладение новыми экономическими базами и социально-экономическое развитие территорий. Для этого необходимо организовать транспортную систему практически внутри каждого экономического района, когда любая транспортная единица соединяется с общетранспортной сетью легким экономным способом. И эта задача в ближайшие годы становится важнейшим социальным заказом нашего общества. Руководством страны она уже названа приоритетным элементом развития российской экономики.

Задача создания единой транспортной системы требует, чтобы на базе районирования страны для каждого экономического района были образованы гармоничные транспортные системы из всех видов транспорта. При этом определены пункты зарождения транспортных потоков, сеть крупных опорных станций, которая должна быть равномерно распределена с учетом намеченных ориентиров социального и экономического развития потенциала регионов нашей страны. Затем эти опорные пункты должны соединяться мощными транспортными стволами в единую сеть.

Таким образом, транспортная сеть должна быть увязана с размещением и технологией производства и жизнедеятельностью человека. Развитие производительных сил и транспортной системы страны будет осуществляться как комплексная задача, чтобы обеспечить долгосрочный баланс производства и перевозок, полное удовлетворение транспортной потребности экономики и эффективное использование пропускных способностей магистральных линий.