

# Транспорт Азиатской России: вызовы и возможности

**Ю.А. Щербанин**

УДК 338.47 + 339.986

DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2024-3-134-156

**Аннотация.** В статье отражены результаты исследования развития транспортной инфраструктуры азиатской части России, основанные на анализе официальных документов, статистических данных, а также исторических публикаций. Рассмотрены влияние экономических санкций на транспортно-инфраструктурный сегмент и возможности преодоления негативных последствий в Сибирском и Дальневосточном федеральных округах, экономические показатели, обосновывающие авторское видение, ход реализации крупных транспортно-инфраструктурных проектов. Резюмируя представленные соображения, автор считает необходимым, как с экономической, так и с военно-политической точки зрения продолжить работу по проектированию и строительству Северо-Сибирской железнодорожной магистрали, Северного широтного хода и Белкомура. Все три относятся к категории мегапроектов, требующих проведения углубленных исследований чрезвычайно сложных инженерно-геокриологических условий их реализации. Рассмотрены вопросы развития транзитных грузоперевозок, финансирования проектов, кадрового обеспечения.

**Ключевые слова:** Азиатская Россия; транспорт; экономические санкции; железнодорожные проекты; транзит; Транссиб; БАМ; дальневосточные морские порты

## К истории вопроса

Анализ развития транспортной отрасли в Азиатской России (АР), обобщение многолетних наблюдений автора позволяют отметить следующее: активизация реализации крупнейших проектов, претендующих на определение «мега», при строгом курировании со стороны Центра, как правило, происходит в условиях внешнего давления на нашу страну. Для противостояния в холодной войне с Западом в 1950–1960-е гг. потребовались разведка и освоение нефтегазовых и других месторождений полезных ископаемых Западной Сибири, ввод их в хозяйственный оборот, с последующим выходом на внешние рынки. Страна восстановила свою экономику, создала мощное интеграционное объединение – Совет экономической взаимопомощи (СЭВ) – и стала лидером на рынках нефти и газа, металлов и руды, лесной продукции и др., а также на мировом рынке морских коммерческих грузоперевозок. Все это было бы невозможно без создания транспортной инфраструктуры макрорегиона и последующего

вывода его на качественно новый уровень. Развитие транспортных коммуникаций способствовало возникновению в 1960–1980-х гг. новых производств, созданию соответствующего подвижного состава, предприятий по поддержанию автомобильных и железных дорог в рабочем состоянии и т.д., а также появлению нескольких новых городов, играющих ключевую роль в экономике Азиатской России [Тимошенко, 2019; Власов, 2013]<sup>1</sup>.

Строительство БАМа началось в 1934 г. (решение было принято в 1932 г.), в годы войны по понятным причинам работы были прерваны и возобновились только через двадцать лет после Победы, когда в связи с напряженной ситуацией на советско-китайской границе потребовалось срочно «запараллелить» Транссиб – достроить магистраль севернее Байкала. То есть здесь тоже имело место влияние внешнеполитических факторов. Немаловажное значение при принятии «инвестиционного решения» придавалось и нуждам Тихоокеанского флота. Командование ВМС внимательно изучило уроки русско-японской войны 1904–1905 гг. и требовало организации безупречных транспортных коммуникаций со своим форпостом на Дальнем Востоке.

Развитию транспортной инфраструктуры Арктической зоны руководство страны уделяло большое внимание еще с царских времен, поскольку северные рубежи были практически не защищены. В 1915 г. (уже шла Первая мировая война) началось строительство железной дороги от С.-Петербурга до Кольского залива, и в ноябре 1916 г. было открыто сквозное движение до Мурманска, где был построен морской незамерзающий порт. При СССР началось активное освоение Северного морского пути, в 1937–1941 гг. была построена железная дорога до Воркуты. Добытый здесь уголь поступал в центр страны, заместив продукцию оккупированного в начале Великой Отечественной войны Донбасса.

Особо следует отметить начало строительства Трансполярной магистрали сразу после завершения войны, которое было задумано еще в 1928 г. Магистраль должна была связать Мурманск с Чукоткой. Советское руководство и до войны, и в тяжелые послевоенные годы было крайне озабочено тем, что советская часть Арктики в военном плане практически оставалась беззащитной.

---

<sup>1</sup> По состоянию на 2022 г. в России насчитывалось 608 городских округов, в том числе в СФО – 71 и в ДФО – 66. В числе новых городов, построенных или получивших статус города в 1970–1980-х гг. – Нижневартовск, Надым, Нефтеюганск, Усть-Кут, Сургут, Северобайкальск и др. (прим. авт. – Ю.Щ.). Регионы России. Социально-экономические показатели. Стат. сб. / Росстат. М., 2022. С.41.

Как пишет видный российский историк Ю.Н. Жуков [Жуков, 2008], ссылаясь на записку начальника политуправления Главсевморпути В.Д. Новикова члену ГКО Г.М. Маленкову от 05.10.1943 г., в годы войны германские подводные лодки неоднократно топили советские суда в Карском море, высаживали для зимовки на наши острова свои военные группы для отслеживания движения судов (радиоконтроль). Железная дорога вдоль трассы Севморпути, связывая по суше морские порты<sup>2</sup>, создавала бы условия для решения оборонных задач.

Но, к сожалению, в советские годы реализация этих дорогостоящих проектов была отложена. В настоящее время над этим проектом, который называется Северный широтный ход, ведется определенная работа в части привлечения финансирования, определения подрядчиков и т.д.

### **Санкции и возможности**

Введение в 2014 г., а затем ужесточение в 2022–2023 гг. антироссийских экономических санкций со стороны США, ЕС и их сателлитов привели к необходимости пересмотра направлений внешнеторговых грузопотоков.

Россия давно и активно участвует в международном разделении труда. До 1991 г. основной акцент в международном обмене ставился на сотрудничестве со странами – членами СЭВ, расположенными в основном в Восточной Европе. С распадом этой интеграционной группировки Россия расширила географию своих внешнеэкономических связей, но все равно долгое время доминирующим внешнеторговым направлением было европейское, а главным партнером выступал Евросоюз (доля экспорта РФ в ЕС в 2010 г. составляла 53,3%, импорта – 41,7%<sup>3</sup>), связи с другими партнерами развивались менее активно, за исключением КНР.

Совершенно очевидно, что, вводя санкции, страны Запада стремились нанести экономический ущерб России, расшатать ее экономику. В частности, касательно транспортной системы России они ожидали в качестве

---

<sup>2</sup> Общий замысел мегапроекта состоял в строительстве СШХ вдоль трассы Севморпути до Анадыря и увязке СШХ с Транссибом и БАМом с помощью пяти меридиональных железных дорог – до Мурманска и Воркуты (уже построены), от Ямала до промышленного Урала (известный проект Урал Полярный-Урал Промышленный), дорога, соединяющая Транссиб-БАМ через Якутск с выходом в район устья Лены и дорога от БАМа через Магадан до Анадыря. Таким образом, три непостроенные меридиональные железные дороги пролегли бы по территории Сибири (две) и Дальнему Востоку (одна) и обеспечивали доступ к месторождениям полезных ископаемых. Мы не оцениваем в данной статье вопросы трудовых ресурсов (*прим. авт.* – Ю.Щ.)

<sup>3</sup> Российский статистический ежегодник. 2019: Стат.сб./Росстат. М., 2019. С. 594.

результата падение объемов грузоперевозок, дезорганизацию работы перевозчиков, логистов, складских компаний и др. Западные политики наивно верили специалистам Мирового банка (МБ), которые в глобальном логистическом рейтинге отводили России 95–102-е место из 160<sup>4</sup> (недостатки методики расчета рейтинга подробно разобраны автором в одной из публикаций [Щербанин, 2017]). Однако 2022 г. показал исключительно эффективную работу российских логистов и транспортников, сумевших оперативно ответить на вызовы. Речь идет о перенаправлении части грузопотоков, особенно, контейнерных, с Запада на Восток. Следует отметить сибиряков и дальневосточников, которые оказались «на острие восточного направления», но сумели продемонстрировать свою высокую квалификацию.

Вопреки чаяниям наших недругов, падения объема грузоперевозок в связи с санкциями не произошло. Так, в 2021 г. через морские порты России на экспорт было отправлено 660,9 млн т грузов, в 2022 г. – 667,5 млн т, в 2023 г. – 690,5 млн т (+3,4% к 2022 г.). Показатели импорта немного упали, но не критично и постепенно восстанавливаются: если в 2021 г. было переработано 40,5 млн т, то в следующие годы соответственно 36,3 млн т и 38,6 млн т (+6,6%)<sup>5</sup>.

В 2022 г. российский экспорт товаров составил 532 млрд долл., импорт – 240 млрд долл., а экспорт и импорт коммерческих услуг соответственно 48 и 70 млрд долл.<sup>6</sup> В том же году ВВП России, по оценке Мирового банка и Агентства Statista<sup>7</sup>, достиг показателя в 2,24 трлн долл. Таким образом, доля российского внешнеторгового оборота к ВВП страны составила 39,7%. Соответственно экспортная квота (отношение общего объема экспорта товаров и услуг к общему производству товаров и услуг) составляла 25,9% и импортная – 13,8%.

Это серьезные показатели, свидетельствующие о значительной зависимости российской экономики от внешних рынков. Поэтому для

---

<sup>4</sup> В 2006 и 2017 гг. – 102-е место, в 2010 г. – 95-е. См. International Logistics Performance Index from 2007 to 2018. URL: <https://databank.worldbank.org/lpi-2007–2018/id/40651f86> (дата обращения: 30.10.2023).

<sup>5</sup> URL: <https://portnews.ru/news/324013/>; <https://portnews.ru/news/341725/>; <https://portnews.ru/news/358616/> (дата обращения: 14.12.2023 и 19.01.2024).

<sup>6</sup> World Statistical Review 2023. World Trade Organization, URL: [https://www.wto.org/english/res\\_e/booksp\\_e/wtsr\\_2023\\_e.pdf](https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/wtsr_2023_e.pdf). Pp.61,62. (дата обращения: 11.10.2023).

<sup>7</sup> [www.statista.com](http://www.statista.com); URL: [https://www.statista.com/statistics/263772/gross-domestic-product-gdp-in-russia/#:~:text=GDP%20refers%20to%20the%20total,around%202.24%20trillion%20U.S.%20dollars](https://www.statista.com/statistics/263772/gross-domestic-product-gdp-in-russia/#:~:text=GDP%20refers%20to%20the%20total,around%202.24%20trillion%20U.S.%20dollars;); <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.МКТР.CD?locale=ru&locations=RU> (дата обращения: 11.10.2023).

дальнейшего участия экономики страны в международном разделении труда, учитывая резкое сокращение российского присутствия на рынках недружественных стран, наращивать объемы экспорта и импорта предстоит за счет освоения новых направлений, что потребует от российской транспортной системы развития новых маршрутов для обслуживания грузопотоков.

Транспортные возможности Азиатской России позволяют решать задачи, стоящие перед экономикой страны. Дальневосточные морские порты постоянно демонстрируют рост грузооборота. Начиная с 1990-х гг. (кроме небольшого спада в 2009 г.) они наращивали работу в среднем на 5–7% в год. В 2023 г. 19 портов бассейна перегрузили 238,1 млн т грузов<sup>8</sup>, при общем потенциале в 300 млн т. Реализация еще 15 проектов<sup>9</sup> позволит добавить 117 млн т перевалочных мощностей и выйти на «потенциал» в 417 млн т грузов в год. В числе ключевых проектов на Дальнем Востоке – строительство угольных терминалов в Приморском и Хабаровском краях, рейдового перегрузочного комплекса по хранению и перегрузке СПГ в порту Петропавловск-Камчатский, многофункционального грузового района в порту Корсаков на Сахалине и другие.

Однако реализация проектов будет зависеть и от развития Восточного полигона РЖД, пропускная способность которого (Транссиб плюс БАМ) должна составить 255 млн т к 2032 г. Помимо железной дороги значительные объемы грузов в порты поступают по трубопроводам (ВСТО до порта Козьмино и в порт Де Кастри), а также автомобильным и речным транспортом. Так, по результатам 2022 г. в общем объеме перевозок на/в дальневосточные порты (включая каботаж), доля видов транспорта по укрупненной структуре грузов составляла: уголь и кокс – железнодорожный транспорт (ЖД) – 86%, автомобильный (Авто) – 12%, другие – 2%; по контейнерам – 63% ЖД, 24% – Авто, 13% – водный транспорт (река и море); по наливным грузам – 81% трубопроводный, 17% – ЖД, 2% – другие; сухие грузы – 61% ЖД, 33% – Авто, 6% – водный транспорт<sup>10</sup>.

Как видно из приводимых данных, железнодорожный транспорт играет ведущую роль в части отправки и прибытия грузов в СФО и ДФО,

<sup>8</sup> URL: <https://portnews.ru/news/358616/> (дата обращения: 19.01.2024).

<sup>9</sup> Более подробно см. Паспорт Федерального проекта «Развитие морских портов» на официальном сайте Министерства транспорта России (URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/8/12712>) (дата обращения: 17.02.2024).

<sup>10</sup> Транспортно-логистический вектор «Дальнего Востока». Дайджест ФАНУ «Востокгосплан». М., 2023. С.26.

но не следует забывать одно важное обстоятельство. В регионах, в которых расположены морские порты, как правило, доля грузов, поступивших извне «портового региона», выше, чем доля собственных грузов (товаров, произведенных предприятиями своего региона). Порты перерабатывают экспортно-импортные грузы, а также транзитные и каботажные и в каждом морском бассейне результаты разнятся. Например, объемы каботажа в дальневосточном бассейне всегда были высокими (поставки на Сахалин, на Камчатку и т.д.).

В таблице 1 представлены данные по отправке и прибытию грузов по железной дороге по федеральным округам.

**Таблица 1. Отправка (и прибытие) грузов железнодорожным транспортом общего пользования по федеральным округам РФ в 2019–2022 гг., млн т**

Федеральный округ	2019	2021	2022
Центральный	198,388(230,067)	202,254 (212,056)	190,774 (184,223)
Северо-Западный	158,544(300,211)	163,971 (305,968)	161,432 (281,216)
Южный	94,432 (156,730)	92,846 (165,189)	88,793 (165,709)
Северо-Кавказский	11,582 (17,078)	11,319 (15,030)	11,0 (18,806)
Приволжский	198,785(132,631)	194,699(141,346)	179,006(140,907)
Уральский	178,999(147,972)	182,084 (144,432)	178,533 (139,997)
Сибирский	457,853(207,982)	442,462 (202,837)	418,126 (204,756)
Дальневосточный	93,543 (208,078)	108,417 (212,297)	118,585 (216,437)

**Источник табл. 1, 2, 3.** Росстат. <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (дата обращения: 30.06.2023).

Объемы отправки грузов по железной дороге станциями Сибирского округа намного выше, чем в других округах, причем доминируют массовые грузы – нефтепродукты, уголь, лес, некоторые стройматериалы. В 2023 г., по предварительным данным, шахтеры Кузбасса добыли 214,2 млн т и отгрузили железнодорожным транспортом 190,8 млн т. В 2022 г. отправки угля из Кузбасса по железной дороге составили всего 200,5 млн т, в том числе на экспорт – 120,2 млн т, включая на дальневосточные порты – 99,2 млн т<sup>11</sup>. Эти данные подтверждают ключевое значение железнодорожного транспорта для Сибирского округа.

<sup>11</sup> URL: <https://prokopevsk.bezformata.com/listnews/uglya-v-kuzbasse-v-2023-godu/126604475/> (дата обращения: 17.02.2024).

По прибытию грузов лидером является Северо-Западный округ, где большую роль играют крупные морские порты на Балтике и в Арктике. Второе место по этому показателю у Дальневосточного округа.

Несмотря на низкую плотность железнодорожной сети в Сибири и на Дальнем Востоке, эксплуатационная длина дорог в целом пока удовлетворяет спрос на услуги этого вида транспорта (табл. 2). На взгляд автора, использование усредненных статистических данных для всех территорий России вряд ли оправданно. Например, плотность населения в России – 8,55 чел./км<sup>2</sup> (площадь – 17,1 млн км<sup>2</sup>), ЦФО – 61,9 чел./км<sup>2</sup> (0,65 млн км<sup>2</sup>), СФО – 3,8 чел./км<sup>2</sup> (4,362 млн км<sup>2</sup>), ДФО – 1,1 чел./км<sup>2</sup> (площадь – 6,953 млн км<sup>2</sup>)<sup>12</sup>. Даже эти данные свидетельствуют о том, что сравнение только числовых показателей не вполне корректно. В этой связи при планировании, оценке деятельности транспортного комплекса следует исходить не из позиции «догнать и перегнать», а из позиции целесообразности.

**Таблица 2. Эксплуатационная длина и плотность железных дорог по федеральным округам РФ по состоянию на 2022 г.**

Федеральный округ	Эксплуатационная длина, тыс. км	Плотность, км/10000 км <sup>2</sup>
РФ, всего	86,970	51
Центральный	16,971	261
Северо-Западный	13,200	78
Южный	7,386	165
Северо-Кавказский	2,101	123
Приволжский	14,733	142
Уральский	8,495	47
Сибирский	11,069	25
Дальневосточный	12,558	18

Основные производственные мощности предприятий данных СФО и ДФО сосредоточены вблизи железных дорог, либо рек, летом связанных с железными дорогами речным транспортом, а зимой – автотранспортом (по руслам рек или параллельно, прокладываются автозимники).

<sup>12</sup> Россия в цифрах.2021. Росстат.М.: 2021.с.24,28,30,31. URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/210/document/12993> (дата обращения: 18.02.2024).

Например, важнейшую роль – транспортный узел! – играет Осетровский речной порт – ОРП<sup>13</sup>.

Серьезные позиции в Сибири и на Дальнем Востоке занимает грузовой автомобильный транспорт. При сравнительно небольшой протяженности дорог общего пользования существующий парк подвижного состава в этих округах в целом удовлетворяет спрос на услуги грузового автотранспорта (табл. 3), кроме того, есть еще автозимники. В целом, если исходить из имеющихся статистических данных, парк грузовых автомобилей в России «недогружен». В 1990 г. при численности грузового автопарка в 2,744 млн ед. было перевезено 15,347 млрд т грузов. В 2021 г. зарегистрированный грузовой автопарк составлял 6,7 млн ед., включая 3,78 млн ед. тяжелой техники (бортовые машины, самосвалы, автопоезда) и примерно 3 млн ед. легких грузовых автомобилей (типа ГАЗель), коими и было перевезено 5,505 млрд т грузов [Щербанин, 2023].

**Таблица 3. Количество грузовых автомобилей, АЗС, протяженность автодорог по федеральным округам РФ в 2022 г.**

Федеральный округ	Парк грузовых авто в организациях всех видов экономической деятельности, ед.	Протяженность автодорог общего пользования, тыс. км	Количество АЗС, ед.
РФ, всего	666105	1575,552	30447
Центральный	180280	360,286	6556
Северо-Западный	54770	146,717	1690
Южный	72603	154,240	3785
Северо-Кавказский	19987	93,257	3539
Приволжский	137296	360,735	6070
Уральский	73781	106,260	2790
Сибирский	77847	225,376	4060
Дальневосточный	49541	128,683	1957

Автомобильный транспорт СФО по объемам перевозимого груза стабильно занимает третье место в стране (табл. 4), а по грузообороту – лишь шестое. Это связано с тем, что в Сибири автотранспорт обслуживает

<sup>13</sup> ОРП – важнейший стратегический объект страны, через который отправляются до 80% грузов для северных районов Иркутской области, Республики Саха (Якутия) и прибрежных морских арктических районов от Хатанги до Колымы. Основная часть груза приходит в г. Усть-Кут по железной дороге на ст. Лена, после чего его перегружают в ОРП на речной транспорт, далее по р. Лена груз следует к пунктам назначения. URL: <http://port-osetrovo.ru/> (дата обращения: 18.02.2024).

главным образом локальные перевозки местных предприятий, тогда как в других округах активно участвует в международных перевозках, обслуживает покупателей из различных регионов России, доставляет грузы в морские порты и в итоге покрывает сравнительно большие расстояния.

**Таблица 4. Перевозка грузов и грузооборот автотранспорта организаций всех видов деятельности по федеральным округам РФ, 2019–2021 гг.**

Федеральный округ	Перевозка грузов, млн т			Грузооборот, млн т-км		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021
Центральный	396,5	351,5	366,4	50695	51747	59164
Северо-Западный	192,5	182,7	178,5	24248	23661	29628
Южный	146,5	146,0	152,5	18935	18972	21709
Северо-Кавказский	41,8	33,6	34,2	3952	3129	3375
Приволжский	312,5	294,8	292,3	42920	44535	48339
Уральский	265,0	226,6	215,6	22325	21355	24935
Сибирский	275,1	261,5	226,6	19758	20097	20079
Дальневосточный	111,1	128,0	126,4	7058	7589	7593

**Источник.** Регионы России. Социально-экономические показатели. Статсборник. М., 2022. С. 868,869.

Представленные статистические данные свидетельствуют о серьезном потенциале транспортного сектора Сибири и Дальнего Востока. Однако для того, чтобы этот потенциал реализовался, требуются серьезные вложения в развитие дорожной и логистической инфраструктуры, включая складские помещения, оснащенные современным погрузочно-разгрузочным оборудованием и пр.

### **Проекты, вызовы**

С переходом экономики страны к рыночной модели хозяйствования государство далеко не сразу приступило к формированию стратегических подходов к развитию транспортной системы. Первым документом, одобренным Правительством РФ в сентябре 1997 г., стала Концепция Государственной транспортной политики<sup>14</sup>. Ее текст носил общий характер, не содержал позиций, которые были бы неким руководством к действию. Так, в части, касающейся развития международных транспортных коридоров, говорилось, что «Представляется целесообразным дальнейшее развитие ... Транссибирской магистрали до Владивостока и Находки...», без всякой конкретизации.

<sup>14</sup> Концепция государственной транспортной политики РФ. Постановление Правительства РФ от 8 сентября 1997 г. № 1143.

Позже увидели свет несколько версий Транспортной стратегии РФ (их положения дополнялись, цели и задачи уточнялись). В Стратегии развития транспорта РФ на период до 2010 года<sup>15</sup> в числе приоритетных железнодорожных проектов указывается «Строительство железнодорожной линии Беркакит – Томмот – Якутск» стоимостью 15,0 млрд руб. Правда, одной из главных задач того времени было продолжение структурных реформ на железнодорожном транспорте, на что и указывалось в тексте данного документа.

В 2008 г. была утверждена Стратегия развития железнодорожного транспорта РФ на период до 2030 года<sup>16</sup>, в Приложениях 7–12 которой были представлены уже минимальный и максимальный варианты развития, оценки необходимых инвестиций, их распределение по источникам финансирования, приведен перечень новых железнодорожных линий, названы стратегические риски. В данном документе по минимальному варианту в Сибирском федеральном округе планировалась реализация 19 проектов (строительство новых путей, дополнительных третьих, четвертых и т.д.), в Дальневосточном – 18, и по два проекта между Сибирским и Уральским и Сибирским и Дальневосточным округами, всего же 41 проект. Максимальный вариант включал 21 проект в Сибирском, 19 – в Дальневосточном, 3 – в Сибирском и Уральском и 2 – в Сибирском и Дальневосточном округах, итого 45 проектов.

В Стратегии указывались и цели проектов. Например, строительство линии Новая Чара – Чина – это «освоение Чинейского месторождения ванадийсодержащих титаномагнетитовых руд», строительство Северо-Сибирской железнодорожной магистрали – это «создание альтернативной... магистрали для развития и обслуживания промышленной зоны в Нижнем Приангарье». Кстати, последний проект оценивался в расчете до 2030 г. в 230,5 млрд руб. в ценах 2007 г.

В тексте Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года<sup>17</sup> железнодорожные проекты, представленные в Стратегии развития

---

<sup>15</sup> Стратегия развития транспорта Российской Федерации на период до 2010 года. Опубликовано 31 июля 2006. URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/2/1016> (дата обращения: 30.08.2023).

<sup>16</sup> Стратегия развития железнодорожного транспорта РФ на период до 2030 года. Опубликовано 17 июня 2008. URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/1/1010> (дата обращения: 30.08.2023).

<sup>17</sup> Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года. Опубликовано 25 августа 2023 г. URL: <https://mintrans.gov.ru/ministry/targets/187/191/documents>. (дата обращения: 30.08.2023).

железных дорог РФ на период до 2030 года, были учтены, впоследствии текст документа уточнялся, некоторые проекты были упразднены или перенесены на период после 2030 г. В настоящее время можно вести речь о 41 проекте для Азиатской России, т.е. практически это минимальный вариант железнодорожной стратегии 2008 г.

В него вошли как линии большой протяженности, например, Северо-Сибирская магистраль (1892 км), Селихин – Сергеевка (1085 км), Лена – Непа – Ленск – (1100 км), участки БАМа (1156,2 км), так и 18 линий протяженностью до 100 км, 12 линий – от 100 до 300 км, пять – от 300 до 500 км и две – от 500 до 1000 км. Из них по состоянию на конец 2023 г. в строй были введены 16 линий (одна в процессе завершения), все проекты представлены в таблице 5.

Однозначной причины, почему не все проекты были реализованы, на взгляд автора, нет. Тем не менее обратим внимание на некоторые обобщающие позиции.

1. *Отсутствие достаточных средств.* Проекты в 2000-х гг. стали включать в федеральные целевые программы, и их финансирование основывалось на трех источниках – федеральный бюджет, бюджеты субъектов РФ и внебюджетные источники. Такая технология имеет свои особенности, и в каждом случае соотношение средств и порядок выплат отличаются. Федеральный центр не имеет возможности финансировать все инфраструктурные проекты. Его участие дает некий посыл хозяйствующим субъектам, местным властям о серьезности намерений государства.

Объем финансового участия региона рассчитывается в зависимости от задач, решаемых проектом. Однако напомним, что по состоянию на 2022 г. из 85 субъектов Федерации 62 являлись дотационными. В азиатской части России всего 3 субъекта-донора: Сахалинская и Иркутская области и Красноярский край, остальные 18 – дотационные. Но если большинство субъектов дотационные, то и финансировать дорогостоящие инфраструктурные объекты они не могут.

Привлечение же внебюджетных средств всегда сопровождается известными рисками, например, частные инвесторы могут заявить «о недостаточной грузовой базе», «о слишком большом сроке окупаемости проекта» и т.д. Об этом говорит, например, опыт строительства Северного широтного хода, Белкомура, реализации проекта Урал Полярный – Урал Промышленный и др.

**Таблица 5. Проекты развития железных дорог в Азиатской России, включенные в Транспортные стратегии РФ после 2005 г., и их реализация**

Маршрут	Протя- женность, км	Маршрут	Протя- женность, км
<b>Сибирский федеральный округ</b>		<b>Дальневосточный федеральный округ</b>	
<b>Выполненные</b>		<b>Выполненные</b>	
Новая Чара – Чина	30	Томмот – Кердем – Якутск (Нижний Бестях)	450
Нарын – Лугокан	375	Якутск – Кангалассы	50
Томусинская – Ерунаково	13,7	Улак – Эльга	313
Рямы – Камень-на-Оби	3,2	Хани – Олёкминск	450
Карасук – Татарская	208	Ленинск – Госграница с мостовым переходом и реконструкцией участка Биробиджан – Ленинск	6
Саянская – Кошурниково	35,5	Вывоз участка Известковая – Чегдомын	30
Карымская – Забайкальск	48,7	Хабаровск – Волочаевка	3
<b>Невыполненные</b>		Уссурйск – Гродеково	48
Коновалово – Называевская	90	Комсомольск – Волочаевка	70
Бийск – Горно-Алтайск	115	<b>Невыполненные</b>	
Кызыл – Курагино	460	Селихин – Сергеевка	1085
Чадобец – Чадобецкий ГОК	156	Сукпай – Самарга	290
Чадобец – Кода	22	Тыгда – Зeya	105
Новая Чара – Апсатская	40	Селихин – Ныш	282
Приаргунск – Березовское	125	Шимановская – Гарь – Февральск	289
Ельчимо – Чадобец (часть Северо-Сибирской железнодорожной магистрали)	110	Ильинск – Углегорск	143
Обход Новосибирского узла	50	Правая Лена – Якутск	105
Карабула – Ельчимо	63	Обход Кузнецовского туннеля	25
Обход Иркутского узла	50	Новочугуевка – бухта Ольга – Рудная пристань	288
Обход Читинского узла	27		
<b>Совместные проекты СФО-УрФО</b>		<b>Совместные проекты СФО-ДФО</b>	
Русское – Игарка	482	Лена – Непа – Ленск	1100
Обход Омского узла	295	Участки БАМа	
Северо-Сибирская железно- дорожная магистраль (Нижневартовск – Белый Яр – Усть-Илимск), кроме Ельчимо – Чадобец	1892		

2. *Технологические природные и другие сложности.* Строительство железных дорог во многих регионах азиатской части России сопряжено с преодолением чрезвычайно сложных инженерно-геокриологических условий, обусловленных, в частности, распространением многолетнемерзлых сильнольдистых пород, нередко с подземными льдами мощностью до 5–10 м [Кудрявцев и др., 2015; Кондратьев и др., 2015]. Эти условия мало того, что отличаются от региона к региону, они изменяются со временем. Необходима регулярная актуализация исследований состояния оттаивающих грунтов (в Арктической зоне, в Восточной и Западной Сибири), устойчивости откосов оттаивающего грунта при строительстве железных дорог в холодных регионах и т.д. Логично предположить, что ведение таких работ требует больших финансовых и временных затрат. Кроме того, значительная часть территории Сибири покрыта болотами, изобилует реками и озерами, что предъявляет особые требования к компетенциям как проектировщиков, так и строителей.

Доставка строительных материалов для проектов, реализуемых в холодных и отдаленных регионах, это отдельная большая статья расходов. Как правило, с этой целью параллельно планируемой железнодорожной трассе, строится автодорога. На северных территориях часто строят также автозимники, что в некотором смысле обходится дешевле, однако они, согласно существующим регламентам, используются в течение примерно трех месяцев – с середины декабря до марта. Стоимость одного километра такой трассы может достигать 0,5 млн руб./км, а иногда и более<sup>18</sup>.

3. *Кадровое обеспечение.* Освоение природных богатств Сибири и Дальнего Востока в настоящее время не видится без привлечения инженерно-технического и рабочего персонала из других российских регионов. Восточная Сибирь, заполярные районы России характеризуются низкой плотностью населения, отсутствием транспортной и другой инфраструктуры, экстремальными природно-климатическими условиями. Понятно, что при освоении месторождений природных ископаемых требуются специалисты не только определенных отраслей (нефтяники, золотодобытчики и др.), но и строители, водители, специалисты по эксплуатации различной техники. При строительстве промышленных объектов высокого технического уровня, например, Амурского газоперерабатывающего завода, Амурского газохимического завода, высокий спрос сформировался на инженерно-технических работников для пуско-наладки специализированных установок, таких как производство гелия и т.д.

---

<sup>18</sup> URL: <https://rostender.info/category/tendery-avtozimniki> (дата обращения: 20.12.2023).

Начиная с 1970-х гг. недостаток в инженерно-технических специалистах, в рабочем персонале компенсировался за счет организации вахтовых перевозок персонала. Не везде параллельно освоению месторождений планируется строительство базовых населенных пунктов, ибо с их возведением встают задачи строительства жилья, детсадов и школ, предприятий ЖКХ, создания рабочих мест для женщин и т.д. В этой связи, как показывает практика, намного проще развивать вахтовый метод работы.

В настоящее время общее число вахтовиков в России насчитывает примерно 1,5 млн чел., и по мнению специалистов, в связи с острым дефицитом кадров, вахтовый метод набирает все большую популярность [Логинов, 2021]<sup>19</sup>.

Отсюда и последствия для развития транспорта – вахты до места работы доставляют сами компании, в большинстве случаев используя воздушный транспорт и затем автомобильный до объекта. Поскольку добраться до места работы можно только таким образом, то и задачи по строительству новых автодорог, взлетно-посадочных полос и т.д. по большому счету не ставятся, хотя они и декларируются.

4. *Отсутствие заинтересованности бизнеса.* Частные компании неохотно идут на строительство дорогостоящих авто- и железных дорог общего пользования, поскольку сроки их окупаемости не всегда просматриваются. Бытует мнение, согласно которому, «если будет дорога, то будут строиться и новые города, предприятия и т.д.». Однако на практике этот принцип не всегда работает. Достаточно задаться вопросом, сколько новых предприятий было создано за последние тридцать лет «в пределах» Транссиба или БАМа и сколько исчезло/закрылось из построенных в советское время.

Показателен и такой пример. Примерно двадцать лет тому назад была построена железная дорога Новая Чара (станция на БАМе) – Чина протяженностью более 70 км. Чинейское месторождение ванадийсодержащих титаномагнетитовых руд – крупнейшее в мире. На месторождении проводились определенные работы по строительству карьера и т.д., однако затем было принято решение отказаться от дальнейших работ. Железная дорога пришла в упадок и в настоящее время не эксплуатируется, хотя грузовая база, на отсутствие которой часто ссылаются, была и есть. На доступных интернет-ресурсах и в СМИ объяснений нет.

---

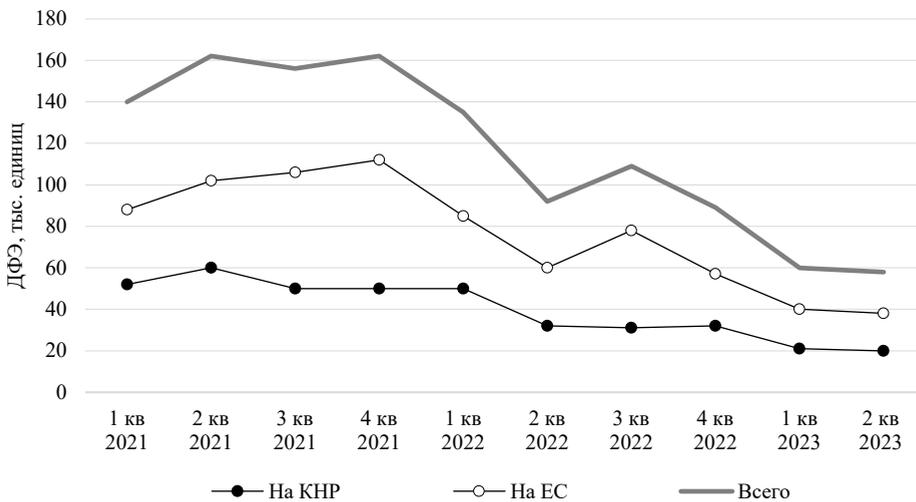
<sup>19</sup> См., например, На Дальнем Востоке все больше ищут вахтовиков в условиях дефицита кадров. URL: <https://prim.rbc.ru/prim/freenews/649653e49a794723b4dc56af?from=sour> (дата обращения: 30.06.2023).

## Резюме и обоснования

Перечисленные факторы, конечно, не претендуют на всеохватность, каждый инфраструктурный проект имеет свои особенности. Тем не менее видится необходимость в тезисном представлении некоторых соображений по поводу тех направлений развития транспортной (в первую очередь – железнодорожной) инфраструктуры в Азиатской России, которые сегодня обсуждаются как наиболее актуальные.

### 1. *Транзит и Азиатская Россия.*

1.1. Поставленные в различных российских документах амбициозные цели по развитию транзитных перевозок в сообщении Европа – Азия достигнуты не были<sup>20</sup>. В 2022 г. транзитные перевозки в евроазиатском сообщении по известным причинам снизились, и этот процесс продолжился и в 2023 г. (рисунок) [Wensink, 2023].



Перевозка контейнеров (ДФЭ<sup>21</sup>, тыс. ед.) по железной дороге в сообщении Европа – КНР – Европа поквартально в 2021–2023 гг.

<sup>20</sup> См., например, проект Стратегии развития транспорта РФ на период до 2010 года, Транспортная стратегия РФ на период до 2020 года; Стратегия развития железнодорожного транспорта РФ на период до 2030 года; Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года.

<sup>21</sup> ДФЭ – двадцатифутовый эквивалент, перевод с английского Twenty-Foot Equivalent Unit – TEU. Это контейнер размером в футах 20·8·8,6, или 6,1 м длина, 2,44 м ширина и 2,59 м высота. Единицу в TEU используют на практике в качестве оценки перевозимых объемов грузов. Например, 1 сорокафутовый контейнер (длиной 40 футов) равен 2 TEU (прим. авт. – Ю.Щ.).

При разработке проектов по развитию грузового транзита между Европой и Азией российская сторона имела в виду использование отечественной транспортной системы с целью получения новой добавленной стоимости. Естественно, большие надежды возлагались на инфраструктурные мощности Азиатской России. Однако отметим, что в открытом доступе оценок (или хотя бы методик расчета) экономической эффективности транзита для конкретных территорий не обнаружено. Неясно, например, что получит от железнодорожного транзита грузов Новосибирская область? При этом Западносибирская железная дорога является самой загруженной в системе РЖД. Не удалось найти и убедительную информацию о том, насколько международный транзит выгоден для российской экономики в целом.

В начале 2010-х гг. были выдвинуты несколько проектов в части развития евроазиатского транзита, в том числе по Транссибу-БАМу. Это в первую очередь инициатива КНР (2013 г.) «Один пояс, один путь» (в нескольких вариантах маршрута). Но чуть раньше, в сентябре 2013 г., с проектом создания транспортно-энергетического коридора «Сеул-Пхеньян-Москва-Минск-Варшава-Берлин-Париж-Лондон» выступила тогдашний президент Республики Корея Пак Кын Хе. По этому поводу она лично встречалась с руководителями России, Казахстана, Белоруссии, Узбекистана, с некоторыми европейскими президентами и премьер-министрами. Однако Великобритания (тогда еще член ЕС) заявила, что этот коридор Европу не интересует. В 2015–2017 гг. представители Еврокомиссии неоднократно отмечали на различных транспортных форумах незаинтересованность Брюсселя и в присоединении к проекту «Один пояс, один путь».

Основным аргументом против этой инициативы было прохождение сухопутных маршрутов по территории России, а уже тогда целому ряду российских физических и юридических лиц были объявлены экономические санкции. Кроме того, европейцы обращали внимание на более высокую стоимость железнодорожных грузоперевозок по сравнению с морскими. По некоторым оценкам<sup>22</sup>, в пересчете на единицу массы морская транспортировка обходится в 2–3 раза дешевле.

Есть и другие аргументы «против». Так, прогнозы по сухопутным перевозкам контейнерных грузов в сообщении КНР – ЕС к 2050 г. оцениваются от 0,5 до 1 млн ДФЭ, а морем уже в настоящее время

---

<sup>22</sup> Prodi Giorgio, Fardella Enrico. The belt and road initiative and its impact on Europe. URL: <https://eng.globalaffairs.ru/articles/the-belt-and-road-initiative-and-its-impact-on-europe/> (дата обращения: 20.09.2023)

доставляется 20 млн ДФЭ<sup>23</sup>. Кроме того, «по умолчанию» считается, что должны окупаться крупные инвестиции, сделанные европейскими компаниями в контейнерный флот, портовую инфраструктуру и т.д. Контейнеровозы последнего поколения способны брать на борт 24 тыс. ДФЭ, что, естественно, снижает удельную себестоимость транспортировки. При этом максимальная мощность железнодорожного состава в России – 100 ДФЭ (реально состав везет из дальневосточных портов до 70–80 ДФЭ, так как существуют различные ограничения), а это значит, что один контейнеровоз заменяет 240–300 железнодорожных составов.

Фактически после 2014 г. Евросоюз принял решение не развивать российский транзит, а с 2022 г. стал вводить ограничения как на железнодорожные, так и на автомобильные грузоперевозки. Тем не менее Европейская экономическая комиссия ООН (ЕЭК ООН) и Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана ООН (ЭСКАТО ООН) продолжают (очевидно, по инерции) надеяться на возобновление евроазиатского сухопутного транзита по линии КНР – ЕС.

Осенью 2023 г. стали появляться публикации<sup>24</sup>, в которых обращалось внимание, что транзит через Россию по железной дороге на самом деле не запрещен (был запрет только на «чувствительные грузы»), в то время как автомобильный транспорт, зарегистрированный в России, на момент написания статьи не допускался на территорию ЕС<sup>25</sup>. Многие европейские логистические операторы также считают, что транзит через Россию не стоит закрывать, «возможно, мол, наступят другие времена».

По мнению автора, в среднесрочной перспективе (5–7 лет) Азиатскую Россию вряд ли ожидает активизация транспортных связей с Европой. Только смена нынешних европейских правящих кругов может способствовать (при благоприятном развитии) возобновлению масштабных транспортных связей, включая развитие транзитных перевозок.

1.2. От сухопутных грузоперевозок в сообщении Азия – Европа – Азия европейские компании пока не торопятся отказываться, но стараются обойти «российский сегмент». Напомним, в начале 2000-х

---

<sup>23</sup> Prodi Giorgio, Fardella Enrico. The belt and road initiative and its impact on Europe. URL: <https://eng.globalaffairs.ru/articles/the-belt-and-road-initiative-and-its-impact-on-europe/> (дата обращения: 20.09.2023)

<sup>24</sup> См., например, Małaszewicze volumes continue sharp downward trajectory. Published on 06–10–2023, URL: <https://www.railfreight.com/railfreight/2023/10/06/malaszewicze-volumes-continue-sharp-downward-trajectory/> (дата обращения: 10.10.2023) [Wensink, 2023].

<sup>25</sup> Кстати, автотранспортные компании Сибири в 2010-е гг. довольно часто добирались с грузом до стран ЕС. Максимальное плечо – Иркутск (прим. авт. – Ю.Щ.).

на международных евроазиатских конференциях по транспорту (С.-Петербург, 2000 и 2003 гг.) министры транспорта из более чем 30 стран Европы и Азии, под эгидой ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН утвердили маршруты пяти евроазиатских транспортных коридоров: Транссиб, Север – Юг, Северный морской путь, ТРАСЕКА (Средняя Азия – Каспийское море – Кавказ – Черное море – Европа) и Южный коридор (Европа – Турция – Иран и далее разветвление по двум направлениям – на Индию и страны ЮВА и на Афганистан по направлению к КНР).

В связи с тем, что Транссиб исправно работал до 2022 г., другие евроазиатские маршруты не развивались. Россия при этом стремилась «застолбить» место в трансконтинентальных перевозках. Так, Транссиб после 2000 г. «прирос» практически новой веткой – КНР – Казахстан (через погранпереход Алашанькоу-Дружба), были усилены погранпереходы на границе РФ-КНР и др. Севморпуть стал активно развиваться в 2010-е гг.

Коридор ТРАСЕКА развития пока не получил, поскольку он предполагает четыре перевалки в портах Каспийского и Черного морей, что значительно увеличивает стоимость и сроки транзита, особенно – за счет простоев грузов в портах (необходимость накопления судовых партий и формирования железнодорожных эшелонов).

Зато в настоящее время прорабатываются различные варианты перевозки грузов по Южному коридору в обход России. В 2010-е гг. маршрут не рассматривался из-за военных действий в Афганистане. После ухода иностранных войск ситуация в регионе стабилизировалась – афганские власти приступили к восстановлению экономики, в страну пришли иностранные инвесторы из КНР, Италии и некоторых других стран. Разрабатываются планы строительства автомобильных дорог и железной дороги в направлении Пакистана. Таким образом, Южный коридор вполне может быть отстроен, и он пройдет вне Азиатской России. Но, во-первых, на это потребуется время, во-вторых, это не отрицает появление у сибирских и дальневосточных компаний новых возможностей, в том числе через тот же Афганистан.

Так, на Астраханском международном форуме «МТК Север-Юг» (октябрь 2023 г.) была представлена новая концепция этого маршрута, предполагающая быстрый выход на премиальные рынки Востока, Азии, Африки и Индии. Глава Управления железных дорог Афганистана заявил, что Кабул готов к сотрудничеству с Россией в части строительства железных дорог в стране. По мнению автора, варианты сотрудничества с Афганистаном вполне можно рассматривать в контексте усиления своего присутствия в регионе, но цели должны быть прагматичными –

транспортные коммуникации должны служить интересам в первую очередь российской экономики. В частности, в случае реализации этого проекта сибирские предприятия могут получить новые рынки для закупки и сбыта продукции.

## ***2. Северные железные дороги в Азиатском регионе***

Замораживание и отсрочка таких проектов, как Северный широтный ход, проходящий по суше вдоль Севморпути и объединяющий морские порты Азиатской России, и Белкомур, который должен соединить Сибирь и Урал с портами Белого моря и Мурманском, не отвечают интересам страны. Во-первых, сейчас европейская и азиатская части России связаны между собой только по Транссибу. Любое нарушение движения поездов крайне негативно сказывается на грузо- и пассажиропотоках. А указанные проекты являются как раз альтернативой.

Во-вторых, по мере освоения арктических ресурсов, развития инфраструктуры СМП, эти магистрали будут востребованы не только стратегически, но и экономически. Так, иностранные судовладельцы, направлявшие в конце 2010-х гг. суда с целью тестирования Севморпути, отмечали, что существующие портопункты вдоль трассы не могут обеспечить на должном уровне ремонт и снабжение во многом из-за отсутствия железнодорожных коммуникаций. Добавим, в части, касающейся Севморпути, поскольку мы увязываем эти два проекта (СШХ и СМП) в одно целое, одно важное обстоятельство. Помимо тяжелых ледовых условий, погодных трудностей и т.д., порты, расположенные в ареале СМП, имеют небольшие глубины у причалов. То есть в теперешних условиях крупнотоннажные суда обслуживаться там не смогут. Крупнотоннажные сухогрузы, например, балкеры класса Панамакс (65–100 тыс. т дедвейта) с осадкой 13–15 м или класса Хэндимакс (50–60 тыс. т дедвейта) с осадкой 12–13 м<sup>26</sup>, не могут быть приняты в арктических портах (кроме Мурманска). Кроме того, глубины восточной части СМП также не способствуют, по мнению специалистов, проходу крупнотоннажных судов [Гурова, Ивантер, 2024].

## ***3. Железнодорожный транзит и экономическое развитие***

Бытует мнение, согласно которому, развитие транзитных грузоперевозок способствует появлению и развитию промышленных и сельскохозяйственных предприятий на территориях, прилегающих к транспортной магистрали, благоприятно сказывается на их экономике. Однако практика

---

<sup>26</sup> Review of Maritime Transport 2023. Website: <https://shop.un.org/> p.XIV. *Review of Maritime Transport*. 2022. United Nations Publications 405 East 42nd Street New York, New York 10017 Website. URL: <https://shop.un.org/>

свидетельствует, что это далеко/часто не так. По Транссибу и БАМу, например, ежегодно перевозятся десятки миллионов тонн грузов, а новые производства если и появляются, то вовсе не растут «как грибы». Показателен, кстати, и другой пример. По маршруту С.-Петербург/Мурманск – Москва и далее по другим направлениям (туда/обратно) за последние тридцать лет были перевезены сотни миллионов тонн грузов. Например, в 2022 г. грузооборот Арктического бассейна составил 98,5 млн т, Балтийского – 245,5 млн т. Даже за минусом трубопроводных поставок нефти на Балтику и танкерных на Кольские плавтерминалы, это более сотни миллионов тонн. Но этот транзит не оказал особого влияния на экономику городов и населенных пунктов, расположенных в ареале транспортного коридора.

В то же время, на наш взгляд, Северный широтный ход, например, – это не только и не столько транзит, сколько стратегическая безопасность и повышение качества обслуживания портов и портопунктов Севморпути, а также нефтегазодобывающих, горнопромышленных и др. предприятий, расположенных в Арктической зоне России.

Каким образом транзит грузов может повлиять на экономику территории? Каков его реальный вклад в экономический рост регионов, через которые проложены маршруты? Ответы на эти вопросы необходимо увязывать с исследованиями в области пространственного развития.

Однако, на взгляд автора, в Сибири и на Дальнем Востоке транспортная инфраструктура должна и будет развиваться, невзирая на все экономические и технологические трудности (суровые климатические и погодные условия, сложный рельеф местности, необходимость возведения большого количества мостов и мостовых переходов, огромные расстояния, повышенную стоимость работ и материалов и пр.). Не исключено, что положительные решения по мегапроектам будут приняты под влиянием в первую очередь внешних факторов, как это не раз происходило в истории. Во всяком случае, текущая политическая обстановка в мире вполне может этому способствовать.

#### ***4. Развитие других видов транспорта***

Пространственное развитие немислимо без развития пассажиро-перевозок. С этой точки зрения очевидно, что строительством только железных дорог нельзя будет обойтись. Вероятно, в Азиатской России, со временем предстоит возвращение к модели советских времен – развитию местных авиалиний и сети локальных автодорог. Понятно, что местные авиаперевозки убыточны, и для того, чтобы повысить интерес к ним частных компаний, придется вводить систему стимулов (дотации,

субсидии для приобретения авиатоплива и т.д. и т.п.). Предстоит реанимировать и отечественное производство судов малой авиации для местных линий. Тем не менее такие задачи ставятся в программных документах [Евдокимов и др., 2023]. Намечающиеся подвижки в машиностроительных отраслях и уже появляющиеся реальные результаты дают основание полагать, что заявляемые цели будут достигнуты.

### Литература/References

- Власов С.А.* Становление и развитие городов на Дальнем Востоке России во второй половине XX в. // Ойкумена. 2013. № 2. С.105–107.
- Vlasov, S.A. (2013). The establishment and development of cities in the Far East of Russia in the second half of the XX century. *Ojkum.* No. 2. Pp.105–107. (In Russ.).
- Гурова Т., Ивантер А.* Миф глубокой заморозки // Монокль. 2024. № 7. 12–18 февраля. С.31–40.
- Gurova, T., Ivanter, A. (2024). Deep Freeze Myth. *Monocle.* No.7. Pp. 31–40. (In Russ.).
- Евдокимов Д., Пономарев Ю., Голубенко О.* К вопросу о планах по развитию малой авиации в России // ЭКО. 2023. № 12. С. 71–89. DOI: 10.30680/ECO0131–7652–2023–12–71–89
- Evdokimov, D., Ponomarev, Yu., Golubenko, O. (2023). Towards Plans for the Development of General Aviation in Russia. *ECO.* No. 12. Pp. 71–89. (In Russ.). DOI: 10.30680/ECO0131–7652–2023–12–71–89
- Жуков Ю.Н.* Сталин: Арктический щит. М.: ВАГРИУС, 2008. С. 450–451.
- Zhukov, Yu.N. (2008). *Stalin: Arctic Shield.* Moscow. VAGRIUS Publ. Pp. 450–451. (In Russ.).
- Кудрявцев С.А., Кажарский А.В., Швец Я.А., Медведев В.В.* Исследование процессов промерзания и оттаивания земляного полотна железных дорог, реконструируемых участков второго пути Байкало-Амурской магистрали на вечномёрзлых грунтах. С.12–19 // Второй международный симпозиум по проблемам земляного полотна в холодных регионах (Новосибирск, 24–26 сентября 2015 г.). Материалы симпозиума / Под ред. проф. А.Л. Исакова и проф. Ц.К. Лю. Новосибирск: Издательство Сибирского государственного университета путей сообщения, 2015.
- Kudriavtsev, S.A., Kazharsky, A.V., Shvets, Ya.A., Medvedev, V.V. (2015). Study of the processes of freezing and thawing of railway subgrades, reconstructed sections of the second track of the Baikal-Amur mainline on permafrost soils. Pp.12–19. Second International Symposium on the Problems of Subgrades in Cold Regions (Novosibirsk, September 24–26, 2015). Proceedings of the Symposium. Ed. by Professor A.L. Isakov and Professor Ts.K. Liu. Novosibirsk. Publishing house of the Siberian State University of Transport. (In Russ.).

Кондратьев В.Г., Валиев Н.А., Кондратьев С.В. Земляное полотно дорог на льдистых многолетнемерзлых грунтах: проблемы и пути их решения. С. 26–34 // Второй Международный симпозиум по проблемам земляного полотна в холодных регионах (Новосибирск, 24–26 сентября 2015 г.). Материалы симпозиума / Под ред. проф. А.Л. Исакова и проф. Ц.К. Лю. Новосибирск: Издательство Сибирского государственного университета путей сообщения, 2015.

Kondratiev, V.G., Valiev, N.A., Kondratiev, S.V. (2015). Roadbeds on icy permafrost soils: problems and solutions. Pp. 26–34. Second International Symposium on the Problems of Subgrades in Cold Regions (Novosibirsk, September 24–26, 2015). Proceedings of the Symposium. Ed. by Professor A.L. Isakov and Professor Ts.K. Liu. Novosibirsk. Publishing house of the Siberian State University of Transport. (In Russ.).

Логинов В.Г. Вахтовый метод как основной источник рабочей силы для освоения нефтегазовых ресурсов заполярных ресурсов Арктики // Известия Уральского государственного горного университета. 2021. Вып. 2 (62). С. 191–201. DOI:10.21440/2307–2091–2021–2–191–201

Loginov, V.G. (2021). Shift work as the main source of labor for the development of oil and gas resources of the polar resources of the Arctic. *News of the Ural State Mining University*. No. 2 (62). Pp.191–201. (In Russ.). DOI: 10.21440/2307–2091–2021–2–191–201

Тимошенко А.И. Новые города Сибири (1950–1980-е годы) // Социально-экономический и гуманитарный журнал Красноярского ГАУ. 2019. № 3. С. 63, 65, 67.

Timoshenko, A.I. (2019). New Cities in Siberia (the 1950–1980-s). *Socio-Economic and Humanitarian Journal of Krasnoyarsk SAM*. No. 3. Pp. 63, 65, 67. (In Russ.).

Щербанин Ю.А. Логистика и попытки измерения: индекс эффективности логистики // Вопросы новой экономики. 2017. № 1 (41). С. 27–34.

Shcherbanin, Yu.A. (2017). Logistics and Dimensions: Logistics Performance Index. *Issues of New Economy*. No. 1 (41). Pp. 27–34. (In Russ.).

Щербанин Ю.А. Транспорт России: девять лет экономических санкций // Проблемы прогнозирования. 2023. № 5 (200). С. 49.

Shcherbanin, Yu.A. (2023). Transport in Russia: Nine Years of Economic Sanctions. *Problemy Prognozirovaniya*. No. 5(200). P. 49. (In Russ.).

Chris, B. Wensink. (2023). The Truth About Eurasian Rail Freight Transport. *The Diplomat*, September 18. Available at: <https://thediplomat.com/2023/09/the-truth-about-eurasian-rail-freight-transport/> (accessed 20.09.2023).

Статья поступила 17.01.2024

Статья принята к публикации 19.02.2024

**Для цитирования:** Щербанин Ю.А. Транспорт Азиатской России: вызовы и возможности // ЭКО. 2024. № 3. С. 134–156. DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2024-3-134-156

### Информация об авторе

Щербанин Юрий Алексеевич (Москва) – доктор экономических наук, профессор, Институт народнохозяйственного прогнозирования РАН.

E-mail: shcherbaninya@mail.ru; ORCID: 0000-0002-1050-7898

### Summary

*Yu.A. Shcherbanin*

#### **Transportation in Asian Russia: Challenges and Opportunities**

**Abstract.** The paper reflects the findings of research into the development of transport infrastructure in the Asian part of Russia based on the analysis of official documents, statistical data, as well as historical publications. The impact of economic sanctions on the transport and infrastructure segment and opportunities to overcome the negative consequences in the Siberian and Far Eastern Federal Districts, economic indicators justifying the author's vision, implementation of major transport and infrastructure projects are considered. Summarizing the presented considerations, the author considers it necessary, both from the economic and military-political point of view, to continue the work on the design and construction of the North Siberian Railway, the Northern Latitudinal Railway and Belkomur. All three belong to the category of megaprojects that require in-depth studies of extremely complex engineering and geocryological conditions of their realization. The questions of development of transit cargo transportation, project financing, personnel support are considered.

**Keywords:** *Asian Russia; transportation; economic sanctions; railroad projects; transit; Trans-Siberian Railway; BAM (Baikal-Amur Main Line); Far Eastern seaports*

**For citation:** Shcherbanin, Yu.A. (2024). Transportation in Asian Russia: Challenges and Opportunities. *ECO*. No. 3. Pp. 134–156. (In Russ.). DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2024-3-134-156

### Information about the author

*Shcherbanin, Yury Alexeevich* (Moscow) – Doctor of Economic Sciences, Professor. Institute of Economic Forecasting of RAS.

E-mail: shcherbaninya@mail.ru; ORCID: 0000-0002-1050-7898