

УДК 550 812 6209 (5715) «1970-1980»

Архангельский Александр Борисович

аспирант Братского государственного университета
тел.: (950) 058-87-33

Arkhangelsky Aleksander Borisovich

Postgraduate student of Bratsk State University
tel.: (950) 058-87-33

**БАМ – ИНВЕСТИЦИОННЫЙ ПРОЕКТ,
НАПРАВЛЕННЫЙ В БУДУЩЕЕ**

**BAR – THE INVESTMENT PROJECT
DIRECTED TO THE FUTURE**

В статье рассмотрены основные исторические этапы осуществления инвестиционного проекта строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали и хозяйственное освоение ее региона, исследованы актуальные вопросы научного и проектно-изыскательского обеспечения строительства магистрали, освоения прилегающей территории, выявлены исторические закономерности и пути хозяйственного освоения новых районов Сибири и Дальнего Востока.

The article describes the main historical stages of the investment project to build the Baikal-Amur Railway, and the economic development of the region explored topical issues of scientific and engineering and survey support construction of a highway, the development of the adjacent territory, identified historical patterns and paths of economic development in new areas of Siberia and the Far East.

Ключевые слова: БАМ, Инвестиционный проект, инфраструктура, железнодорожная магистраль, социально-демографическая обстановка.

Key words: BAR, investment project, the infrastructure, railroad, socio-demographic situation.

По основным целевым задачам, формам и методам строительство Байкало-Амурской железнодорожной магистрали пришлось на три основных периода: 1932–1941 гг., 1943 г. – начало 1950-х гг., 1970–1990-е гг.

В итоге напряженного труда в ноябре 1989 г. Байкало-Амурская железнодорожная магистраль была сдана в постоянную эксплуатацию.

С вводом в постоянную эксплуатацию Байкало-Амурской железнодорожной магистрали страна получила второй, более короткий выход к Тихому океану, доступ к богатейшим природным запасам обширных районов Сибири и Дальнего Востока, уникальным месторождениям каменного угля, железной и медной руды, апатитов, асбеста и других полезных ископаемых.

Открытие регулярного движения по всей магистрали позволило переключить на нее все возрастающий объем грузовых и пассажирских перевозок, разгрузить, таким образом, работающую с крайним напряжением Транссибирскую магистраль.

Приобретенный в процессе проектирования и строительства огромный опыт и созданный при этом уникальный научно-производственный потенциал позволяют нашему обществу решать и другие транспортные проблемы региона БАМ и всего северо-востока страны. Все это будет способствовать строительству новых линий железных дорог: Беркакит–Томмот–Якутск; Лена–Киренск–Непа, Таксимо–Сухой Лог, Моггот–Уоян и др.

Со сдачей магистрали в постоянную эксплуатацию в 1989 г. ее сооружение не было завершено: оставалось достроить еще более 400 объектов, в том числе самый трудный – Северо-Муйский тоннель. Постановлением Правительства РФ в 1992 г. срок завершения строительства в объеме полного проекта назначался на 1995 г. Однако и новый график не выполнялся, прежде всего из-за систематического недофинансирования из федерального бюджета. Северо-Муйский тоннель был сдан в эксплуатацию в 2003 г. Общая «незавершенка» на конец 1995 г. составила с учетом переоценки примерно 4 трлн р. Тем не менее нынешнее техническое состояние магистрали позволяет перевозить ежегодно более 30 млн т грузов. Объем перевозок, достигший в 1990 г. 37,6 млн т, затем стал снижаться (в 1995 г. – 25 млн т) [1, с. 13].

Таким образом, затянувшееся по срокам строительство Байкало-Амурской железной дороги свидетельствовало о героическом труде русского народа, проложившего в сложных природно-климатических условиях транспортную магистраль.

Транссиб и БАМ, являясь крупными широтными коридорами, создают оптимальные условия для социально-экономического развития страны, расширения и углубления внешнеэкономических связей со странами Азиатско-Тихоокеанского региона.

Строительство БАМа – первый в истории сибирского Севера правильный подход к его освоению: в районе с богатейшими запасами природных ресурсов вначале был создан опорный элемент общерайонной инфраструктуры – Байкало-Амурская железнодорожная магистраль. Сделано это было задолго до освоения территории и за счет средств государственного бюджета, как и принято в цивилизованных странах. Магистраль из условий комплексного развития превратилась в фактор развития, который в региональной науке считается ключевым.

Первоначально дорога предназначалась в основном для перевозки сырой нефти из Западной Сибири для нужд Восточной Сибири, Дальнего Востока и экспорта в Японию (72% провозной способности дороги). Эта цель оказалась нереальной: пока строился БАМ, наметилась устойчивая тенденция падения добычи нефти на севере Западной Сибири, а новые нефтяные провинции Сибирской платформы еще не были подготовлены. Основной стала вторая цель строительства магистрали – дальнейшее развитие производительных сил за счет освоения месторождений полезных ископаемых в зоне магистрали и создание на их основе новых перерабатывающих производств в регионе БАМа. Однако и 25 лет спустя эта цель не реализована.

В казне не нашлось средств ни для завершения строительства БАМа, ни для освоения территории, хотя многие годы на мировом рынке складывалась очень благоприятная конъюнктура на сырьевые ресурсы. Вместо ожидаемого эффекта от мощного, инициирующего развитие импульса в объект транспортной инфраструктуры регион БАМа впал в состояние депрессии, а магистраль из приоритетного проекта государства превратилась в заштатную железную дорогу [4, с. 73-74].

За последние годы на железных дорогах страны наметилась устойчивая тенденция снижения объемов перевозок грузов и пассажиров. В условиях высоких тарифов Транссиб и БАМ как дороги, обеспечивающие по длинному плечу транспортную связь с центром страны, понесли большие потери, чем дороги центральной части страны. В 1994 г. грузооборот на БАМе составил более 24 млн т, и дорога закончила год с прибылью, но уже в 1995 г. перевозки грузов и пассажиров снизились на 58% и убытки составили 120 млрд р. (в перевозках пока еще отсутствуют освоенческие грузы). Убыточен ли БАМ только за счет уменьшения объемов перевозок? Ответ на этот вопрос неоднозначный.

Во-первых, основные фонды БАМа равны стоимости фондов Забайкальской и Дальневосточной дорог вместе взятых, а на них надо начислять амортизацию, платить налоги на имущество. В эти фонды входят и не эксплуатируемые, но существующие земляное полотно и опоры мостовых переходов (а их около 500) под вторые пути на протяжении 1500 км, требующие постоянного ухода и ремонта – таких объектов насчитывается на 5 трлн р. Если бы Госкомимущества РФ разрешил снять их с баланса БАМа, то только амортизационные отчисления и оплата налога на имущество снизились бы на 160 млрд р. Тогда БАМ даже при низких объемах перевозок (около 15 млн т в 1996 г.) работал бы прибыльно.

Во-вторых, более трети всех расходов идет на содержание подсобно-вспомогательных предприятий, которые должны находиться на балансе муниципалитетов, или специализированных структур, но на БАМе муниципальные функции выполняет опять же дорога. К примеру, когда управление дороги передало водозаборы на баланс вневедомственной организации, то вскоре только одному Тындинскому отделению БАМа пришлось дополнительно оплатить 1,6 млрд р. [5, с. 75].

В третьих, ни одна дорога в системе МПС, кроме БАМа, не содержит 59 городов и поселков с полным комплексом социально-бытовых услуг. Только на жилищно-коммунальное хозяйство в 1995 г. израсходовано 184 млрд р. Если бы муниципальные власти содержали только жилье, то недостаток средств они получали бы из бюджета, сейчас же дороге приходится содержать социально-бытовую инфраструктуру за счет своих доходов и еще платить налоги на жилье.

Есть много других факторов, снижающих эффективность использования БАМа. В частности, БАМ вынудили установить объединению Якутуголь льготный тариф на перевозки экспортного угля Нерюнгри, чтобы он не был убыточным. Хронические неплатежи за предоставленные дорогой услуги вынуждали БАМ для выплаты зарплаты брать кредиты в коммерческом банке. Такого рода расходы повышают себестоимость перевозок грузов, в итоге дорога в условиях, в которых она существует сегодня, убыточна.

Вместо того чтобы ходатайствовать перед правительством о придании БАМу статуса освоенческой дороги и помочь БАМу устранить причины, снижающие эффективность ее работы, министерство свои усилия направило на ликвидацию БАМа как якобы убыточной дороги с передачей ее активов сопредельным дорогам. Но ведомственная убыточность БАМа осталась, только она теперь скрыта в доходах новых хозяев БАМа – Восточно-Сибирской и Дальневосточной дорог (пока еще прибыльных).

В недрах Министерства путей сообщения России родился проект реформирования БАМа, что немедленно отразилось на судьбе БАМа. Практически началась ликвидация Байкало-Амурской магистрали как единого организационного целого. БАМ от Лены до Хани передана Восточно-Сибирской дороге, а от Хани до Комсомольска-на-Амуре и «малый» БАМ переходят по инициативе МПС в подчинение Дальневосточной дороге в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 20 ноября 1996 г. «О присоединении Байкало-Амурской железной дороги к Дальневосточной железной дороге» [6, с. 54-55].

По имеющимся у нас сведениям, в рамках организационной перестройки управления МПС предлагало ликвидировать на Транссибе Забайкальскую железную дорогу, также убыточную. Перспектива ее ликвидации вызвала негативную реакцию тех субъектов Федерации, для которых дорога явля-

ется стержневым элементом местной экономики. Только настойчивость субъектов Федерации отодвинула пока решение вопроса.

Что означают организационные перестройки в МПС в контексте стратегий освоения региона БАМа? Несомненно, возникает ряд новых моментов, которые нуждаются в комплексной оценке. Приведем некоторые из них.

Очевидно, что ликвидация аппарата управления Байкало-Амурской железной дороги не означает ликвидации БАМа. Точно так же различные организационные модели управления Транссибом, неоднократно менявшиеся в течение 100 лет его эксплуатации, влияли на его состояние, но, до разборки верхнего строения пути дело не доходило ни разу. А в истории БАМа это уже было, правда, в годы Великой Отечественной войны. Есть, однако, надежда, что сегодня до этого не дойдет. Тем не менее раздел имущества БАМа уже начался. Юридические лица делят подвижной состав, локомотивные депо и т. п., а физические лица растаскивают имущество станций, которые, как известно, строились всеми бывшими республиками СССР, областями и краями РСФСР с немалыми трудностями и с большим перерасходом средств.

Имеются и некоторые положительные моменты в очередной ведомственной реорганизации. Так, активизировались работы по завершению электрификации восточного участка БАМа в границах Северобайкальского отделения теперь уже Восточно-Сибирской железной дороги. Убыточная Байкало-Амурская магистраль, в состав которой прежде входило Северобайкальское отделение, средств для электрификации магистрали не имело. Представляется бесспорным, что Байкало-Амурская магистраль как технико-технологическая система сохранится при любых реорганизациях и станет северным поясом «транспортной решетки», образуемой БАМом и Транссибом и меридиональными сцепками между ними. Неясным остается лишь вопрос: будет ли «решетка» работать более эффективно в рамках новой организационной структуры? Смысл сформулированного вопроса сводится к следующему. Какая система железнодорожной связи центра России с Дальним Востоком эффективнее: построенная на конкуренции БАМа и Транссиба (система рыночного типа) или на их объединении в региональную организационную монополию административного типа? Для обоснованного ответа необходимы дополнительные исследования. Многое зависит от хода рыночных преобразований в России и геополитической ситуации в АТР. Практические решения будут диктоваться темпами коммерциализации естественного монополиста МПС и уровнем транзакционных издержек при дроблении крупных организационных ячеек вроде БАМа.

С точки зрения влияния организационных перемен в МПС на модель управления региональным развитием ликвидация БАМа выводит из научного оборота не очень корректную дефиницию «регион БАМа». Но Байкало-Амурский регион со всеми его особенностями и проблемами по-прежнему нуждается в эффективном государственном управлении. В этом смысле концепция устойчивого развития региона БАМа, разработанная учеными Сибирского отделения РАН [2], вполне применима ко всей территории, заключенной между БАМом и Транссибом, оз. Байкал и тихоокеанским побережьем России.

Более того, если придерживаться прежней идеи о ведущей роли МПС в регионе, то новый хозяин БАМа – Дальневосточная железная дорога – сможет предложить не менее эффективные механизмы освоения [3].

Имевшие место просчеты в научном обосновании программы «БАМ» во многом стали возможными ввиду отсутствия четко продуманной концепции освоения новых территорий. Именно совокупность проблем нового района освоения требует от нас особого внимания к разработке общесоциологических и общэкономических разделов концепции, этого сложного, диалектически противоречивого, но объективно закономерного процесса. Центральная идея такой концепции связана с инвестиционной политикой. Именно она должна ответить на главный вопрос: что мы хотим от районов нового освоения и как конкретно собираемся это делать. Исторический опыт (как отечественный, так и зарубежный) показывает, что крупные и долгосрочные начинания пионерного типа требуют особой нормативной базы.

В США, Канаде, Скандинавских странах государство оказывает новым районам освоения значительную, по крайней мере, гораздо большую, чем в старообжитых районах, помощь в самых разнообразных формах. Это и прямые субсидии, и займы частным фирмам, и налоговые льготы, и финансирование дефицитных бюджетов, и непосредственное участие государственного сектора в обустройстве. В последние годы распространяется новая форма государственной поддержки – создание за счет налоговых отчислений фирм, эксплуатирующих ресурсы этих районов, целевых (так называемых региональных) фондов, которые местная администрация использует для поддержки отдельных секторов экономики.

К началу 1990-х гг. вместо ожидаемого эффекта от мощного импульса регион оказался в депрессии. Хотя строительство магистрали несколько оживило социально-экономическую жизнь двухмиллионного населения региона, но в целом положение было тяжелым

Согласно исследованиям ИЭиОПП СО РАН, четыре из шести субъектов Российской Федерации, по территории которых проходит БАМ (Бурятия, Читинская и Амурская области, Хабаровский край), относились к депрессивным. Но в отличие от классических депрессивных регионов (например, Западной Европы) здесь отсутствовали большие накопленные в предшествующие этапы развития ресурсы – материальные и человеческие. Поэтому для выхода региона из депрессивного состояния вместо модернизации существующих производств и переподготовки кадров, требовалось создание новых конкурентоспособных производственных мощностей и базовая подготовка высококвалифицированных трудовых ресурсов.

В условиях общего экономического кризиса, влияющего в восточных районах особенно негативно на межрегиональные перевозки и инвестиционную деятельность, БАМ после пика 1990 г. постепенно превращался в малодетальную железную дорогу. Ее финансово-экономическое положение из-за малых объемов перевозок и неиспользуемого потенциала серьезно отягощало финансовое состояние всей отрасли (Министерства путей сообщений), а сама жизнедеятельность была бы невозможной без финансовой поддержки за счет перераспределения доходов с других железных дорог.

К концу 1990-х гг. основных фондов у магистрали было больше, чем у Дальневосточной и Забайкальской железных дорог вместе взятых, они достигали почти 10% стоимости основных фондов всех дорог отрасли. Удельный вес амортизации в ее эксплуатационных расходах составлял почти треть. Кроме того, она содержала на своем балансе огромное жилищно-коммунальное хозяйство с комплексом объектов инженерного обеспечения и социально-культурной сферы, услугами которых пользовались все, кто проживал в поселках и городах региона. Это усугубляло сложное финансово-экономическое положение БАМа и ставило его в неравные условия на рынке транспортных услуг.

Методологический подход к разработке концепции развития не может опираться только на предшествующий опыт программного планирования в нашей стране, тем более что зачастую принимавшиеся политические решения опережали концептуальное осмысление соответствующих региональных проблем. Назовем принципы, используемые при выборе концепции.

Разработанная в начальный момент освоения территории, она меняется и обновляется в скользящем режиме. Недостаток достоверной количественной информации обуславливает необходимость использования качественной информации квалифицированных экспертов, многовариантного подхода, метода аналогий. Обязательно рассмотрение вариантов, обосновывающих преждевременность осуществления капиталоемких проектов из-за неясности их долговременных последствий или отсутствия надежных источников финансирования. Основные элементы концепции – система целей, система проблем, механизм развития.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Гранберг А., Кибалов Е. Регион БАМа: концепция выхода на траекторию устойчивого развития // Экономист. 1996. № 7.
2. Гранберг А.Г., Кибалов Е.Б., Кин А.А. и др. Регион БАМ; концепция развития на новом этапе / под ред. акад. А.Г. Гранберга и чл.-кор. РАН В.В. Кулешова. Новосибирск, 1996.
3. Игнатов А. URL: http://www.tynda.ru/sasw/win/bam/bam_qref.htm ЭКО 3'1997. (дата обращения 20.03.2012)
4. Власов Г.П., Власова Н.Г., Власов Л.Г. Государственная политика и практики по её реализации в новых районах освоения Сибири. Братск, 2011.
5. Власов Г.П., Власова Н.Г., Власов Л.Г. Указ. соч.
6. Власов Г.П. Транссибирские магистрали в системе новой геополитической модели мира. Братск, 2009.