

УДК 656.025

<https://doi.org/10.33619/2414-2948/89/45>

ИССЛЕДОВАНИЕ ПЕРСПЕКТИВ РАЗВИТИЯ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА НА ТРАНСИБИРСКОЙ МАГИСТРАЛИ

©**Выдашенко Л. А.**, ORCID: 0000-0002-1372-5516, Уральский государственный университет путей сообщения, г. Екатеринбург, Россия, vydashenko@mail.ru

©**Выдашенко П. А.**, ORCID: 0000-0002-7844-3579, Уральский государственный университет путей сообщения, г. Екатеринбург, Россия, Vydashenko@mail.ru

©**Гарифуллина Ю. М.**, ORCID: 0009-0009-8615-3318, Уральский государственный университет путей сообщения, г. Екатеринбург, Россия, YuGarifullina@usurt.ru

STUDY OF THE PROSPECTS OF DEVELOPMENT OF THE EASTERN POLYGON ON THE TRANS-SIBERIAN HIGHWAY

©**Vydashenko L.**, ORCID: 0000-0002-1372-5516, Ural State University of Railway Transport, Yekaterinburg, Russia, vydashenko@mail.ru

©**Vydashenko P.**, ORCID: 0000-0002-7844-3579, Ural State University of Railway Transport, Yekaterinburg, Russia, Vydashenko@mail.ru

©**Garifullina Yu.**, ORCID: 0009-0009-8615-3318, Ural State University of Railway Transport, Yekaterinburg, Russia, YuGarifullina@usurt.ru

Аннотация. Современная российская и мировая экономики ставят перед Российскими железными дорогами новые задачи, при решении которых Холдинг должен повысить свою глобальную конкурентоспособность, внести положительный вклад в социально-экономическое развитие Российской Федерации. Развитие восточного полигона БАМ и Транссибирской железнодорожной магистралей играет ключевую роль в данном вопросе и в настоящее время особенно актуально, ведь санкционное давление со стороны ЕС и США оказало влияние на изменение стратегий грузоперевозок в России. Провокации Запада способствовали новому толчку в модернизации железнодорожных маршрутов. РЖД и правительство РФ ведут активную работу по увеличению объемов перевозимого груза на 110 млн тонн через восточные магистрали. Целью этой работы явилось оценка развития Восточного полигона на устранение дефицита пропускных способностей при перевозке грузов железнодорожным транспортом, при реализации проекта Долгосрочной программы развития ОАО «РЖД» до 2025 года и комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, утвержденным распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 сентября 2018 года № 2101-р.

Abstract. The modern Russian and world economies pose new challenges for the Russian Railways, in the solution of which the Holding must increase its global competitiveness, make a positive contribution to the socio-economic development of the Russian Federation. The development of the eastern BAM test site and the Trans-Siberian Railway plays a key role in this issue and is especially relevant at the present time, because the sanctions pressure from the EU and the USA have influenced the change in cargo transportation strategies in Russia. The provocations of the West contributed to a new push in the modernization of railway routes. Russian Railways and the government of the Russian Federation are actively working to increase the volume of cargo transported by 110 million tons through the eastern highways. The purpose of this work was to assess the development of the Eastern Polygon to eliminate the shortage of capacity for the carriage of goods by rail, in the implementation of the draft Long-Term Development Program of Russian

Railways until 2025 and a comprehensive plan for the modernization and expansion of the main infrastructure for the period up to 2024, approved by the order of the Government of the Russian Federation dated September 30, 2018 No.2101-r.

Ключевые слова: железные дороги, восточный полигон, БАМ, и Транссибирская железнодорожная магистраль, транспортная инфраструктура.

Keywords: railways, eastern polygon, BAM, and the Trans-Siberian Railway, transport infrastructure.

На протяжении уже более 180 лет железнодорожный транспорт является ключевым звеном транспортной системы и экономики России. Железные дороги выполняют более 46% всего грузооборота (без учета трубопроводного транспорта – 87,4%) и более 24% всего пассажирооборота [1].

Транссибирская железнодорожная магистраль (Транссиб), Великий Сибирский Путь (историческое название) — железная дорога между Челябинском и Владивостоком, соединяющая европейскую часть России с крупнейшими восточносибирскими и дальневосточными промышленными городами. Построена в период 1891-1916 годы. Длина магистрали по окончании строительства составляла 8300 км. Сейчас длина Транссиба составляет 9288,2 км. Это самая длинная железная дорога в мире. Она является ключевой частью транспортного коридора «Запад–Восток». В регионах, которые обслуживает магистраль, сосредоточено 80% промышленного потенциала страны и основных природных ресурсов, включая нефть, газ, уголь, лес, руды черных и цветных металлов. При этом роль Транссиба в современной России только возрастает [1].

Открытие магистрали поспособствовало ускорению и росту оборота товаров и послужило мощным толчком для развития страны. Благодаря Транссибу появились новые промышленные центры, поселения и города. Обрабатывающая промышленность — мукомольная, маслоделение, винокуренная – вышла вперед, активно развивалась лесопильная и угольная отрасли. Разрабатывались новые месторождения угля и золота, приносящего прибыль царскому правительству. Технические возможности магистрали позволяют ежегодно обслуживать более 100 млн т грузов, в том числе полезные ископаемые, лес, уголь, нефтепродукты, металлы, машины и оборудование, продовольственные товары и т.д.

Байкало-Амурская магистраль (БАМ), с 1985 года — Байкало-Амурская железная дорога имени Ленинского комсомола — железная дорога, проходящая через Восточную Сибирь и Дальний Восток России, протяженностью 4324 км. Одна из крупнейших железнодорожных магистралей в мире. Проходит примерно в 610–770 км к северу от Транссибирской магистрали и параллельна ей (<https://transsib.ru/>). С Транссибирской железной дорогой БАМ связывается тремя соединительными линиями: Бамовская–Тында, Известковая–Ургал и Волочаевка–Комсомольск. Основной этап строительства магистрали пришелся на 1974–1984 годы. Большая часть магистрали проложена в зоне вечной мерзлоты [2].

Развитие железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона началось еще в 2013 году, когда стало ясно, что существующих возможностей для растущего спроса на российские товары на этом направлении не хватает. Погрузка на железнодорожном транспорте в экспортном направлении постоянно увеличивается, в том числе за счет роста отправок горно-металлургических грузов, преимущественно угля. При этом прогнозируется, что перспективный объем экспорта угля будет значительно выше текущего уровня. В

соответствии с Протоколом заседания Комиссии при Президенте Российской Федерации по вопросам стратегии развития топливно-энергетического комплекса и экологической безопасности от 27 августа 2018 г (г. Кемерово) объем погрузки угля в восточном направлении, в том числе на экспорт, к 2020 г составит 125 млн т, а к 2025 г — 195 млн т.

В целях обеспечения освоения возрастающих объемов перевозки грузов ОАО «РЖД» реализует ряд инфраструктурных проектов. Крупнейшим из них является проект развития железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона. Развитие Восточного полигона позволит не только удовлетворить потребности грузоотправителей по вывозу грузов в полном объеме, но и даст комплексный мультипликативный эффект как для отдельных регионов России, так и для экономики страны в целом. Положительные эффекты будут достигнуты на всех этапах от производства/добычи полезного ископаемого до его перевалки в портах. Модернизация железнодорожных магистралей входит в число российских национальных приоритетов. На восточном направлении это, с одной стороны, важнейший канал для наращивания грузоперевозок в Азию, а с другой — мощный импульс к экономическому развитию прилегающих территорий и повышению уровня жизни населения Восточной Сибири, Забайкалья, Дальнего Востока (<https://transsib.ru/>).

Долгосрочная программа развития ОАО «РЖД»

Перед железнодорожным транспортом стоят амбициозные цели, в том числе направленные на решение государственных задач (реализация поручений Президента РФ, стратегий развития страны и отраслей ее экономики). На решение поставленных задач направлена Долгосрочная программа развития ОАО «РЖД» до 2025 года, утвержденная 19 марта 2019 года распоряжением Правительством Российской Федерации №466-р (<http://government.ru/docs/36094/>).

Основные инфраструктурные проекты развития железнодорожного транспорта представлены в ДПР ОАО «РЖД» до 2025 г. Они являются основой модернизации транспортной системы и послужат стимулом развития многих отраслей российской промышленности. Одним из крупнейших инфраструктурных проектов на период до 2025 года является развитие железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона. Проект реализуется с целью снятия барьерных ограничений пропускной и провозной способностей участков полигона и обеспечения роста вывоза грузов. В рамках реализации проекта предусматривается строительство более 1 800 км вторых путей, реконструкция свыше 100 станций, усиление устройств тягового электроснабжения. Проект реализуется в два этапа. Первый этап планируется завершить в 2020 г, а прирост объема вывоза полезных ископаемых с месторождений Восточного полигона должен составить 66,8 млн т к уровню 2012 г. Срок реализации второго этапа — 2025 г, прирост объема вывоза полезных ископаемых к 2024 г должен составить 126,6 млн т (к уровню 2012 г), после 2025 г — 151,9 млн т.

Предпосылки, заложенные в Долгосрочной программе развития, соответствуют Указу Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г №204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» (в части национальной цели вхождения России в число пяти крупнейших экономик мира) (<https://base.garant.ru/71937200/>). ДПР также нацелена на достижение целей, поставленных в Комплексном плане модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 г, Плане мероприятий по ускорению темпов роста инвестиций в основной капитал и повышению до 25% их доли в ВВП, Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 г, Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 г, Стратегии инновационного развития Российской Федерации на период до 2020 г и Стратегии развития холдинга «РЖД» на период до 2030 г. Стратегия холдинга

«РЖД» и ДПР синхронизированы через систему общекорпоративных целевых ключевых показателей эффективности (КПЭ).

Формирование и реализация крупных проектов развития инфраструктуры осуществляются в тесной увязке со стратегией пространственного развития России, что позволит создать транспортный каркас развития экономики. Компании предстоит масштабная работа, направленная на обновление, расширение и опережающее развитие железнодорожной инфраструктуры, повышение качества грузовых железнодорожных перевозок и их эффективности для грузовладельцев, качественное улучшение, совершенствование и расширение спектра услуг пассажирского комплекса, повышение транспортной безопасности. Российская промышленность получит инфраструктурные возможности для роста выпуска продукции и удовлетворение спроса на перевозки со стороны грузоотправителей и пассажиров для обеспечения роста экономики Российской Федерации.

Система ключевых показателей эффективности ДПР включает основные показатели, внесенные в ДПР с учетом директив Правительства Российской Федерации, которые включены в систему мотивации топ-менеджмента Компании. В случае изменения ключевых предпосылок и допущений, принятых при формировании ДПР (в том числе в части регуляторной модели отрасли), предусмотрена возможность пересмотра плановых значений КПЭ ДПР в установленном порядке.

Комплексный план модернизации

Тематика модернизации и развития Байкало-Амурской магистрали включена в национальный проект «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры». Минтранс России сообщил об обеспечении в 2020 г суммарной провозной способности Восточного полигона на уровне 144 млн т. Таким образом, провозная способность БАМа и Транссиба на востоке страны возросла на 16,7% по отношению к базовому значению начала 2018 г (<https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/71975292/>)

Суммарная пропускная способность на Восточном полигоне также увеличилась, достигнув уровня в 101 пару грузовых поездов ежедневно (95 пар по состоянию на 2019 г.). Значение в 144 млн т заложено для министерства транспорта в качестве ключевого контрольного индикатора для транспортной части нацпроекта «КПМИ» на 2020 г для Восточного полигона. Этот же показатель сохранен за Минтрансом и на 2021 год.

В целом, на период с 2021 по 2023 годы на развитие Восточного полигона федеральным проектом предусматривались средства в объеме 414 млрд руб., а инвестпрограммой РЖД 391,3 млрд руб. Но в 2020 году, в год коронавирусной пандемии, когда стали уменьшаться объемы погрузки и корпоративные бюджеты начали готовиться к сокращениям, со стороны государства было принято решение об увеличении объемов финансирования Восточного полигона. Минтрансом РФ в ноябре 2020 года включило в проект постановления правительства РФ «О внесении изменений в государственную программу Российской Федерации «Развитие транспортной системы» объемов финансового обеспечения в 635 млрд руб. на последующие 3 года. Осенью того же года был поднят вопрос о продлении транспортной части КПМИ с 2024 г еще на 6 лет — уже до 2030 г, с сохранением показателя ключевого индикатора провозной способности в 182 млн тоннах. Информация об объеме 780 млрд руб. на развитие Восточного полигона до 2024 года была озвучена премьер-министром Михаилом Мишустинным в ходе поездки в Кузбасс в марте 2021 г.

С 2010 года существенно менялась экономическая ситуация в России и международная политическая конъюнктура, что естественным образом отражалось на деятельности транспорта. Несмотря на это, повышается эффективность грузовых железнодорожных

перевозок, улучшаются количественные и качественные показатели перевозок, обновляется подвижной состав. Усиливается конкурентное давление со стороны других видов транспорта, что выражается в снижении доли железнодорожных пассажирских перевозок и изменении их структуры, а также сокращении доли высокодоходных грузов на фоне роста массовых.

За прошедшие годы грузооборот на транспорте в России увеличивался. В 2018 г он составил 5 594,5 млрд т-км, что на 20,3% выше уровня 2010 г.

На фоне его роста доля железнодорожного транспорта только увеличивалась. Так, в 2010 г она составляла 42,3%, а в 2018 г выросла до 46,1%, составив 2 597 млрд тарифных т-км. Без учета транспортировки по трубопроводам доля железнодорожного транспорта еще более значительна — 87,4%. Рост значения железнодорожного транспорта связан с произошедшими за последние годы изменениями структуры грузовой базы и географии перевозок.

Таблица 1

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ
 В СТРУКТУРЕ ГРУЗО- И ПАССАЖИРООБОРОТА РОССИИ (%)

Наименование	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Доля в грузообороте	42,3	43,3	43,9	43,2	45,3	45,1	45,1	45,5	46,1
Доля в грузообороте без учета трубопроводного транспорта	84,9	85,4	85,4	85,4	86,6	86,6	86,5	86,9	87,4
Доля в пассажирообороте	28,7	27,8	27,1	25,3	23,4	22,8	24,0	22,0	24,4

Задействованные в железнодорожных перевозках компании имели разнонаправленные тренды по показателю чистой прибыли (убытка). В 2010 г чистая прибыль ОАО «РЖД» находилась на максимальном уровне за период 2010-2018 гг и составляла 74,8 млрд руб. В 2014 г у компании был зафиксирован убыток в размере 44,1 млрд руб., что связано с «нулевой» индексацией грузовых тарифов, неблагоприятной экономической ситуацией в стране и мире в целом, снижением курса рубля по отношению к основным мировым валютам. С 2015 г чистая прибыль компании постоянно увеличивается и в 2018 г достигла 18,4 млрд руб, представлено на Рисунке 1.

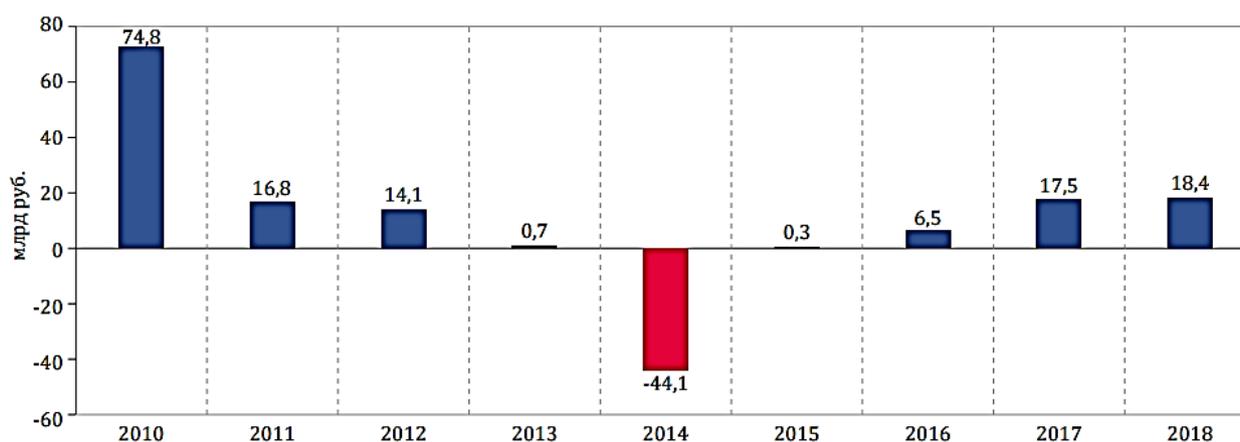


Рисунок 1. Чистая прибыль ОАО «РЖД» (<https://www.rzd.ru/>)

Скорость доставки грузов снижалась с 2010 г по 2012 г включительно (-18%), однако уже в 2013 г наметился рост, который позволил достигнуть максимальной скорости доставки в 2018 году. По сравнению с 2010 годом, в 2018 году скорость доставки выросла более чем на 30% до 390 км/сутки (Рисунок 2). Снижение скорости было связано с полной приватизацией

вагонного парка и заполнением перерабатывающей способности станций ввиду последовавшего значительного увеличения парка вагонов. Развернуть тенденцию удалось за счет оптимизации технологии перевозки ОАО «РЖД», налаживания взаимодействия между всеми участниками перевозочного процесса и сокращения парка грузовых вагонов (<https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/71975292/>). При этом необходимо отметить, что на увеличение скорости доставки грузов оказали влияние не только объективные, но и некоторые субъективные факторы: к примеру, неоднократное изменение методики расчета рассматриваемого показателя. Средняя надежность доставки грузов имела схожую динамику со средней скоростью. С 2010 по 2018 годы средняя надежность доставки грузов увеличилась до 96,7%.



Рисунок 2. Скорость и надежность доставки на железнодорожном транспорте (<https://www.rzd.ru/>)

В 2010-2018 годах погрузка грузов на сети ОАО «РЖД» увеличилась на 6,6% до 1 286 млн тонн (Рисунок 2), однако динамика характеризовалась разнонаправленными трендами. Так, рост погрузки в 2010-2012 гг был в первую очередь связан с восстановлением экономики после мирового экономического кризиса. Снижение погрузки в 2013-2015 гг, наоборот, обусловлено неблагоприятной мировой экономической конъюнктурой и рецессией в России.

Наблюдаемый в последние годы рост погрузки обеспечивается благоприятной конъюнктурой на внешних рынках, способствуя экспортным отправкам. Грузооборот на сети ОАО «РЖД» в 2010-2018 гг стабильно растет (за исключением незначительного снижения в 2013 году). В 2018 году он составил 2 597 млрд т/км, что превышает уровень 2010 г на 29,4%. Стоит отметить, что в 2018 г был установлен исторический рекорд грузооборота за всю историю железнодорожного транспорта России. Рост грузооборота связан с увеличением средней дальности перевозки: с 2010 г по 2018 г среднее расстояние перевозки выросло на 23% до 1 835 км. В свою очередь, рост среднего расстояния перевозки обусловлен изменением структуры грузовой базы и направлением грузопотоков. Так, в рассматриваемый период объем перевозки грузов во внутреннем сообщении остался практически неизменным, а отправки на экспорт выросли более чем на 25%.

Экспортные перевозки увеличивались в первую очередь за счет высокого внешнего спроса на российский каменный уголь, зерно, химические и минеральные удобрения, лесные грузы и др. При этом в структуре экспортных перевозок преобладают отправки на большие расстояния. В 2018 г доля экспортных перевозок на расстояния свыше 3 000 км превысила 45%. Подробно объемы и структура перевозимых железнодорожным транспортом грузов представлена на Рисунках 4 и 5.

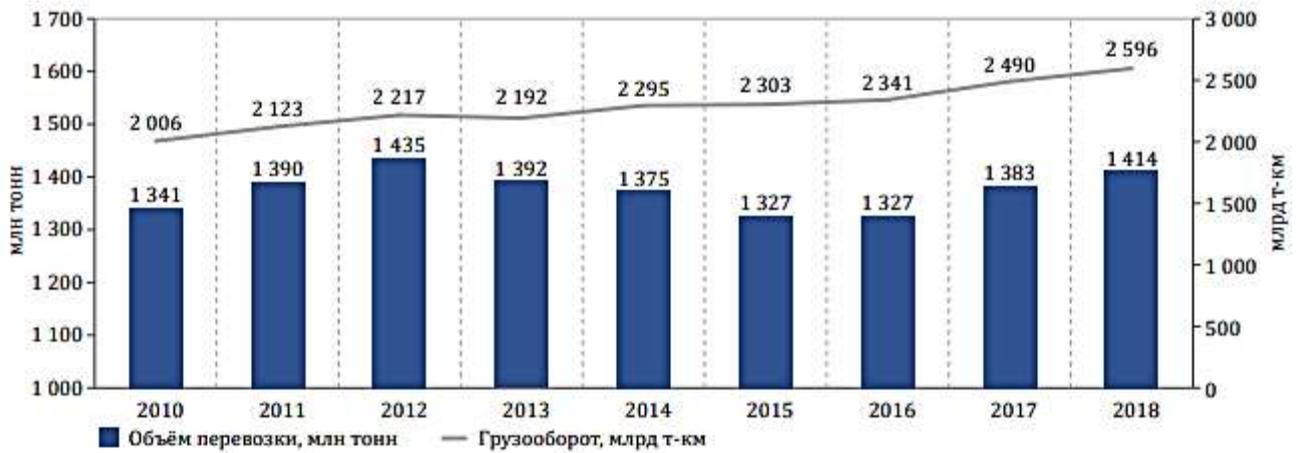


Рисунок 3. Объем перевозок и грузооборот на сети ОАО «РЖД» (<https://www.rzd.ru/>)

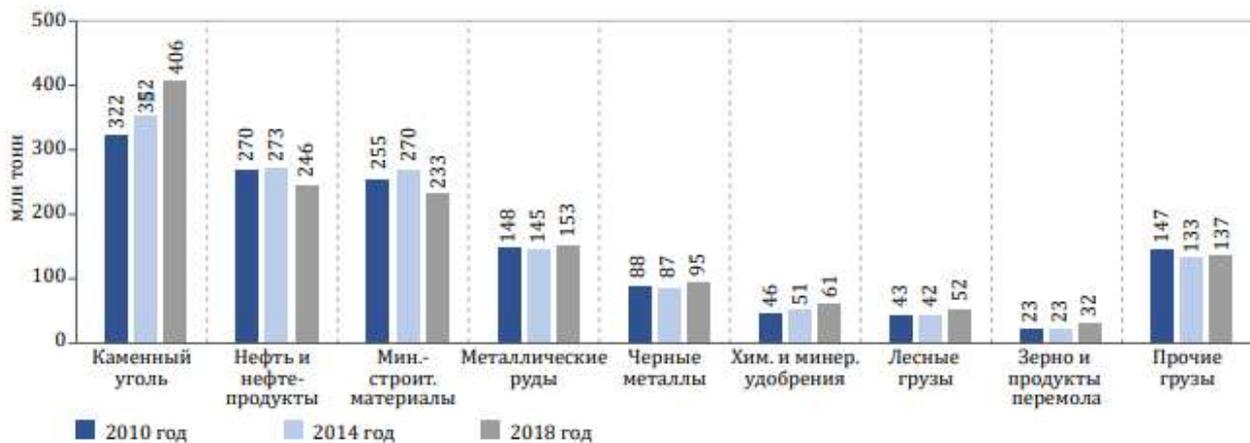


Рисунок 4. Объемы перевозок грузов по сети ОАО «РЖД» (<https://www.rzd.ru/>)

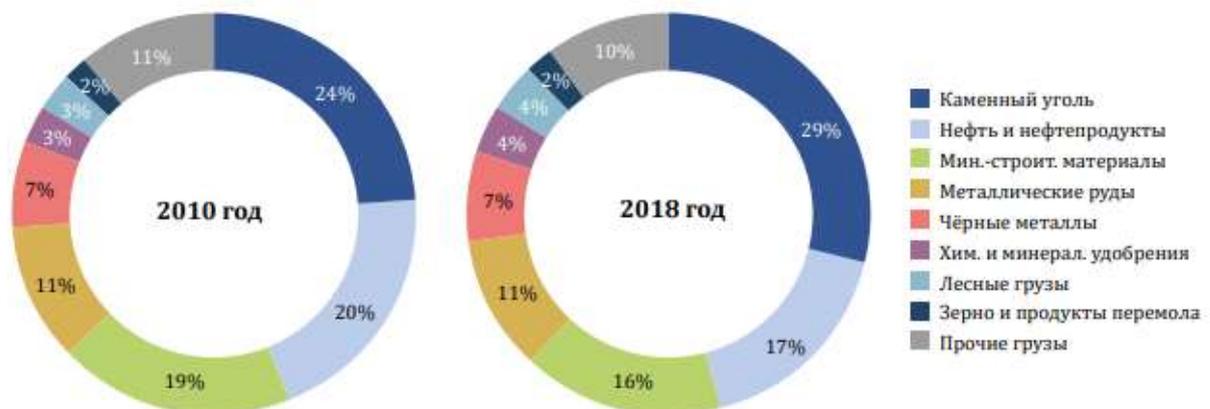


Рисунок 5. Структура грузовых перевозок железнодорожным транспортом (<https://www.rzd.ru/>)

Создание транспортной инфраструктуры — это основа экономического развития регионов. Погрузка на железнодорожном транспорте в экспортном направлении постоянно увеличивается, в том числе за счет роста отправок горно-металлургических грузов, преимущественно угля. При этом прогнозируется, что перспективный объем экспорта угля будет значительно выше текущего уровня. В соответствии с Протоколом заседания Комиссии при Президенте Российской Федерации по вопросам стратегии развития топливно-энергетического комплекса и экологической безопасности от 27 августа 2018 года (г.

Кемерово) объем погрузки угля в восточном направлении, в том числе на экспорт, к 2020 году составит 125 млн т, а к 2025 году — 195 млн т.

Развитие Восточного полигона позволит не только удовлетворить потребности грузоотправителей по вывозу грузов в полном объеме, но и даст комплексный мультипликативный эффект как для отдельных регионов России, так и для экономики страны в целом. Положительные эффекты будут достигнуты на всех этапах от производства/добычи полезного ископаемого до его перевалки в портах.

Таблица 2

РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА

Цель	Ликвидация «узких мест» на участках Восточного полигона для обеспечения дополнительного объема перевозок грузов российских компаний
Инициатор	Проект реализуется ОАО «РЖД» в рамках инициативы Правительства РФ
Сроки	I этап: с 2013 по 2020 года II этап: с 2018 по 2025 года
Объем финансирования	I этап: 520,5 млрд руб. II этап: 696,6 млрд руб.
Источники финансирования	I этап: 150 млрд руб. – средства Фонда национального благосостояния, 21,5 млрд. – средства государственного бюджета, 349,0 млрд руб. – собственные и заемные средства ОАО «РЖД» II этап: 696,6 млрд руб. – собственные и заемные средства ОАО «РЖД»
Основные мероприятия	Строительство вторых путей более 1800 км; развитие свыше 100 станций (строительство новых и удлинение существующих приемоотправочных путей, реконструкция горловин и т.д.); усиление устройств тягового электроснабжения (техническое перевооружение более 2500 км контактной сети и более 100 тяговых подстанций).
Ключевые проекты	1) развитие участка Артышта – Междуреченск – Тайшет 2) развитие Ванино-Совгаванского транспортного узла 3) строительство нового Байкальского тоннеля на перегоне Дельбичинда – Дабан 4) электрификация участка Волочаевка – Комсомольск-Сорт. – Ванино
Основные эффекты	1) объем вывоза полезных ископаемых с месторождений Восточного полигона: I этап: до 124,9 млн тонн в 2020 году (+66,8 млн тонн к уровню 2012 года); II этап: до 184,7 млн тонн в 2024 году (+126,6 млн тонн к уровню 2012 года); до 210 млн тонн по итогам 2025 (+151,9 млн тонн к уровню 2012 года). 2) рост пропускной и провозной способности БАМа и Транссиба 3) сокращение сроков перевозки контейнеров железнодорожным транспортом с Дальнего Востока до западной границы России

Объем налоговых поступлений от угледобычи в 2019-2025 гг может возрасти на 28-37 млрд руб., от перевалки угля в 2018-2025 годах — на 17 млрд руб. При этом большая часть прироста поступлений от угледобычи будет поступать в консолидированные региональные бюджеты (80-81%), а большая часть прироста поступлений от перевалки угля — в федеральный бюджет (65%). Влияние на инвестиционную активность Ожидаемый объем инвестиций в развитие угледобычи составит 575 млрд руб.7 до 2025 г, что в 4,1-5,2 раза превышает объем инвестиций в угледобычу в 2017 г.

Ожидаемый объем инвестиций в развитие перевалки угля до 2025 г составит 201,8 млрд руб., из которых 114,7 млрд руб. приходится на Приморский край, а 87,1 млрд руб. — на Хабаровский край. Для Хабаровского края ожидаемый объем инвестиций в добычу и перевалку угля составит 77% от среднегодовых инвестиций в крае, для Приморского края это соотношение составляет 79% (только за счет перевалки угля), для Якутии — 100% (только за

счет добычи угля), а в Тыве ожидаемый объем инвестиций в угледобычу превышает среднегодовой объем инвестиций в 12,5 раз.

При наращивании экспорта на 110 млн тонн доля России в международной торговле углем вырастет до 25%, что на 9 процентных пунктов выше текущего уровня (16% в 2017 году). Однако такой значительный прирост экспорта может быть осуществлен только при условии замещения остальных конкурентов, поскольку рынок стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) возрастет на меньшую величину. Ожидаемый прирост доходов существенно выше ожидаемого прироста добычи, поскольку развитие Восточного полигона будет способствовать реализации проектов, ориентированных на внешний рынок и во многом предполагающих добычу дорогостоящих марок угля. Рост доходов от угледобычи позволит увеличить выручку российской промышленности на 1,0-1,6% за 2019-2025 годы.

За счет увеличения отправок угля (до 195 млн т) на экспорт в направлении Дальнего Востока объем его перевалки в дальневосточных портах к 2025 году может возрасти в 2,5 раза по отношению к уровню 2017 года. В перспективе большую часть прироста перевалки угля будут осуществлять специализированные угольные терминалы. В настоящее время на Дальнем Востоке действует три таких терминала и планируется строительство еще трех. Стоит отметить, что на существующих терминалах ведутся работы по увеличению перевалочных мощностей. К 2025 году суммарная мощность специализированных терминалов может составить 170 млн т/год, а значит объем перевалки угля на универсальных терминалах составит около 25 млн тонн, что ниже уровня текущего периода (в 2017 году объем перевалки угля на универсальных терминалах составил 29,4 млн т).

Увеличение объема перевозки угля на экспорт после реализации 1 и 2 этапов развития Восточного полигона в 2025 году позволит увеличить доходные поступления ОАО «РЖД» и операторов грузовых вагонов на 188,6 млрд руб. Прирост доходных поступлений ОАО «РЖД» составит 117,5 млрд руб., из которых 56,3 млрд руб. — от перевозок в направлении Ванино и Совгавани, и 61,2 млрд руб. — от перевозок в направлении портов Приморского края. Прирост доходных поступлений операторов грузовых вагонов составит 71,1 млрд руб., из которых 32,6 млрд руб. — от перевозок в направлении Ванино и Совгавани, 38,6 млрд руб. — от перевозок в направлении портов Приморского края.

Железнодорожный транспорт в настоящее время играет огромную роль в поддержании экономики нашей страны. С начала 2022 года неплохо растут перевозки так называемых прочих грузов — различные номенклатуры, в основном это продукция высокого передела. Их экспорт в восточном направлении к 2022 году увеличился на 15,1%. Контейнеры выросли на 29,7% с начала года, черные металлы — на 4%. Стоит отметить, что на данный момент очень активно растут внутрироссийские перевозки. Раньше основные рынки сбыта часто находились в европейских странах, и сейчас наши производители пытаются найти новых потребителей. И восточное направление для них стало выходом.

Таким образом, реконструкция БАМа и Транссиба даст мощный импульс развитию экономики и социальной сферы, повышению инвестиционной привлекательности Восточной Сибири и Дальнего Востока. Развитие Восточного полигона дает большие возможности для развития множества отраслей, как для ж/д транспорта, так и смежных ему.

Санкционное давление оказало влияние на изменение стратегий грузоперевозок в России. Провокации Запада способствовали новому толчку в модернизации железнодорожных маршрутов. ОАО РЖД и правительство РФ ведут активную работу по увеличению объемов перевозимого груза на 110 млн т через восточные магистрали. Развитие Дальнего Востока, несмотря на санкции и внешнее давление, продолжается, и его не сдержать ни санкциями, ни ограничениями.

Список литературы:

1. Дмитриев-Мамонов А. И., Здзярский А. Ф. Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге. СПб.: М-во путей сообщ., 1900.
2. Аветисов Г. П., Морозов Н. В. Имена на карте Российской Арктики. СПб.: Наука, 2003. 341 с.

References:

1. Dmitriev-Mamonov, A. I., & Zdzyarskii, A. F. (1900). Putevoditel' po Velikoi Sibirskoi zheleznoi doroge. St. Petersburg. (in Russian).
2. Avetisov, G. P., & Morozov, N. V. (2003). Imena na karte Rossiiskoi Arktiki. St. Petersburg. (in Russian).

*Работа поступила
в редакцию 14.03.2023 г.*

*Принята к публикации
20.03.2023 г.*

Ссылка для цитирования:

Выдашенко Л. А., Выдашенко П. А. Гарифуллина Ю. М. Исследование перспектив развития восточного полигона на транссибирской магистрали // Бюллетень науки и практики. 2023. Т. 9. №4. С. 389-398. <https://doi.org/10.33619/2414-2948/89/45>

Cite as (APA):

Vydashenko, L., Vydashenko, P., & Garifullina, Yu. (2023). Study of the Prospects of Development of the Eastern Polygon on the Trans-Siberian Highway. *Bulletin of Science and Practice*, 9(4), 389-398. (in Russian). <https://doi.org/10.33619/2414-2948/89/45>