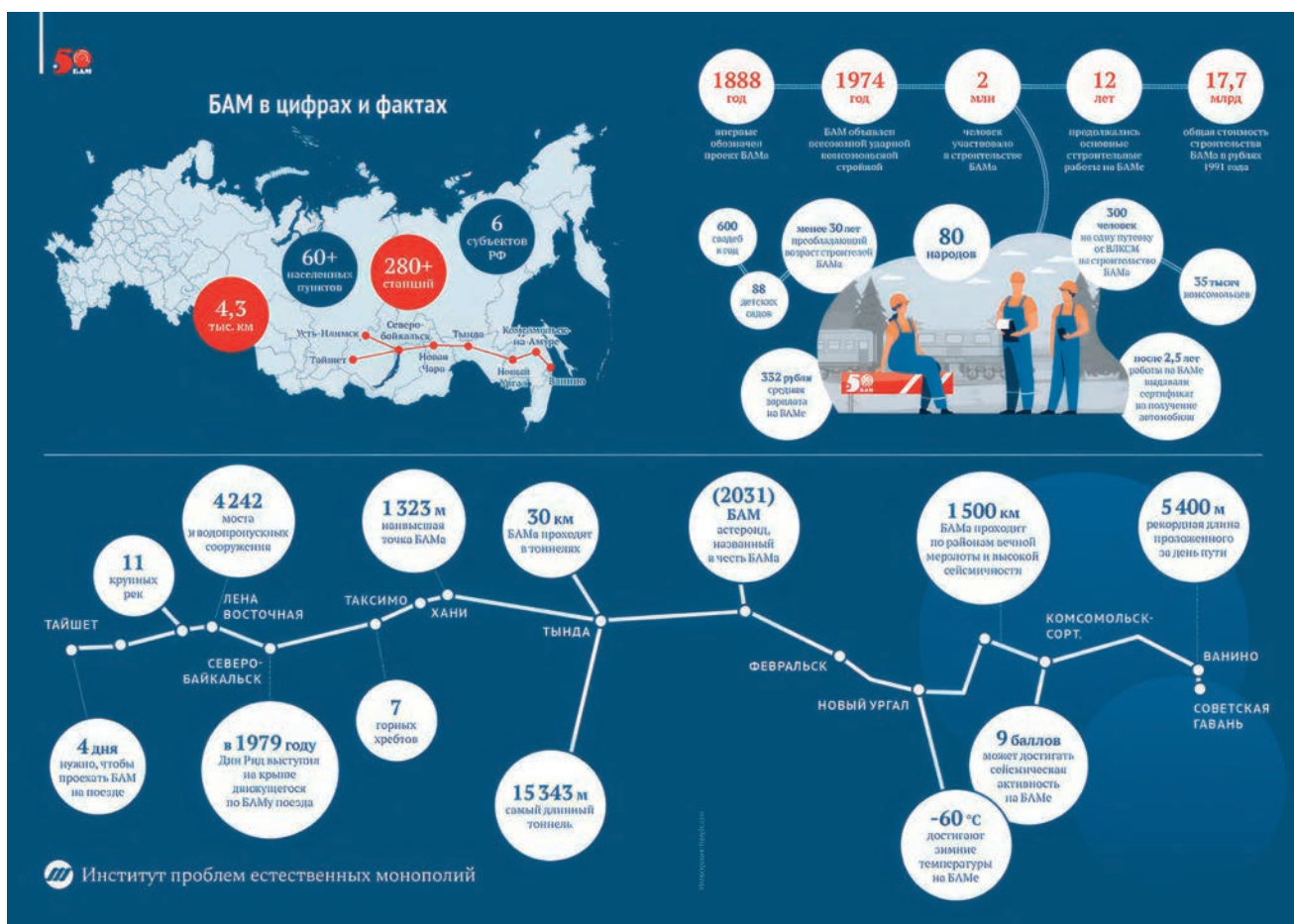


Время БАМа.

Когда стратегические цели оправданы экономическими эффектами

Ю. З. СААКЯН – генеральный директор АНО «ИГЕМ»

Экономическая эффективность БАМа ставилась под сомнение на протяжении всей его истории. С самого начала было понятно, что строительство и дальнейшая эксплуатация железной дороги в глубине неосвоенной человеком, сейсмоопасной территории с исключительно суровым климатом, сложным рельефом и вечной мерзлотой обойдется экономике страны колоссальными затратами. Но те, кто настаивал на необходимости строительства дороги, руководствовались стратегическими целями – смотрели на десятилетия вперед.



Сегодня центр тяжести экономического роста окончательно сместился в Азиатско-Тихоокеанский регион (АТР), и разворот российской экономики и внешнеполитических усилий на Восток из стратегически важной долгосрочной цели превратился в задачу сегодняшнего дня. В системе транспортных коридоров, связывающих европейскую часть России с АТР, БАМ – это самый

короткий путь к Тихому океану, а вместе с Транссибирской магистралью в составе Восточного полигона сети РЖД – самый развитый транспортный коридор восточного направления, полностью проходящий внутри страны, объемы перевозок по которому стабильно растут. Поэтому в логике первоочередного развития того, что уже хорошо работает, по поручению Президента России в юбилейный для БАМа год запущен третий этап его модернизации.

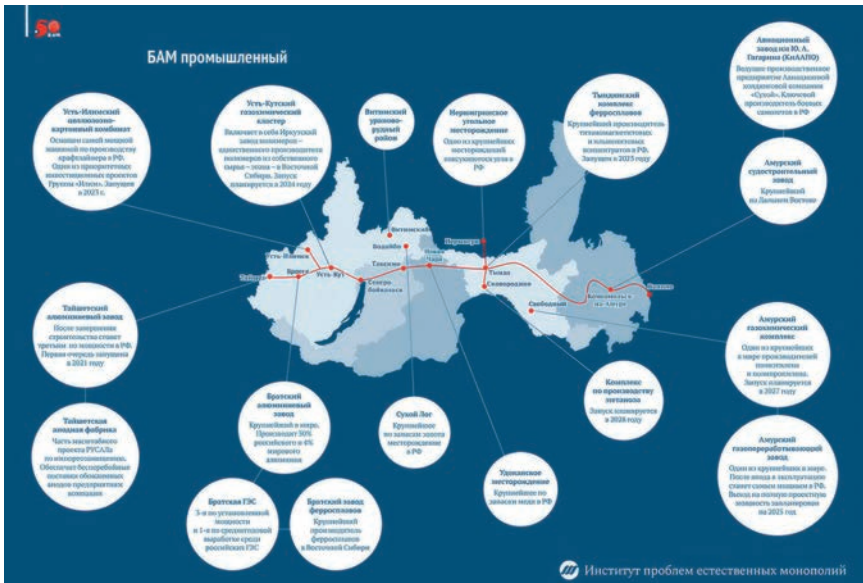
В рамках проекта стоимостью 3,7 трлн рублей, утвержденного распоряжением Правительства РФ от 20 апреля 2024 года №981-р, провозная способность БАМа и Транссиба должна быть увеличена со 180 млн т по итогам 2024 года до 210 млн т по итогам 2030 и до 270 млн т к концу 2032 года. Для этого будут построены дублеры Северомуйского, Кодарского и Кузнецовского тоннелей, мост через реку Амур, обход Хабаровского транспортного узла, модернизирован Находкинский транспортный узел и проложены вторые главные пути на ряде участков.

Россия в системе евразийских транспортных коридоров



Помимо увеличения грузопотока, модернизация БАМа и Транссиба обеспечит устойчивость инфраструктуры и новые возможности для промышленности регионов, через которые проходят дороги. Модернизация БАМа улучшит транспортную доступность месторождений и обрабатывающих предприятий Иркутской области, Бурятии и Якутии, Забайкальского и Хабаровского краев, свяжет их с дальневосточными портами и промышленными центрами Западной Сибири и европейской части России. Если стратегические эффекты от реализации инфраструктурных проектов по большей части неизмеримы,

что предоставляет широчайшее поле для словесных манипуляций и критики колоссальных капитальных затрат, то для оценки экономических эффектов существует научно обоснованный и прошедший проверку на практике инструментарий. Расчеты ИПЕМ по методике межотраслевого баланса показывают, что совокупный эффект на ВВП России от реализации второго этапа модернизации Восточного полигона составит 9,8 трлн рублей, а инвестиции в проект вернутся в ВВП страны в пятнадцатикратном размере.



БАМ будет достроен, и даже если в какой-то период за пределами горизонта планирования дополнительные мощности не будут загружены в силу очередных изменений конъюнктуры на мировых рынках, эти мощности всегда будут в стратегическом запасе. Страшно себе представить наше нынешнее положение, если бы тогдашние критики проекта победили, и БАМа у нас не было бы вообще.