

**ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ  
КАК «ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЕ ЗВЕНО  
РЕГИОНАЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ»  
СИБИРСКОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО ОКРУГА**

Рассматривается зависимость развития сырьевого сектора экономики Сибирского федерального округа от железнодорожной инфраструктуры. Показана структура основных видов деятельности в Сибирском федеральном округе в 2011 г. Отмечается, что с учетом отраслевой специфики структуры производства региона со значительными объемами перевозок сырья альтернативы железнодорожному транспорту нет. Дан расчет уровня транспортной составляющей во всех видах железнодорожного сообщения основных номенклатур грузов, производимых в Сибирском федеральном округе в 2011 г.

*Ключевые слова:* железнодорожный транспорт; Сибирский федеральный округ; сырьевой сектор экономики; добывающая промышленность.

E.E. Savchenko

**RAILWAY TRANSPORT AS TECHNOLOGICAL PART  
OF REGIONAL INDUSTRY IN THE SIBERIAN FEDERAL DISTRICT**

The article studies dependence of development of the Siberian FD's material sector on the railway infrastructure, describes the structure of key activities in the District in 2011. It is noted that due to the industry-oriented production structure in the region and significant volume of carriage there is no alternative to railway transportation. The author calculates the amount of transport cost in all kinds of railway transportation of key freight nomenclature produced in the Siberian FD in 2011.

*Keywords:* railway transport; Siberian Federal District; material sector of economy; mining industry.

Ввиду наличия богатой минерально-сырьевой базы полезных ископаемых структуру экономики Сибирского федерального округа (СФО) составляют предприятия, относящиеся к добывающей промышленности, и предприятия, осуществляющие первичную переработку сырья (табл. 1). Сложившаяся специфика производства нуждается в осуществлении технологических перевозок в рамках производственных циклов добывающих и перерабатывающих сырьевых предприятий. Технологически данные перевозки осуществляются исключительно по железнодорожным путям. Это формирует устойчивый спрос на значительные объемы железнодорожных перевозок от месторождений сырья к конечным потребителям при отсутствии альтернативных видов транспорта технически способных выполнять подобные перевозки.

Структура промышленности региона представлена следующими базовыми отраслями: угледобывающая; металлургическая; нефтехимическая; лесная; цветная металлургия; производство строительных материалов, — формируя до 95% от всего грузооборота СФО. Учитывая отраслевую специфику структуры производства региона важно отметить, что альтернативы железнодорожному транспорту со значительны-

ми объемами перевозок: угля, руды, металлопроката черного и цветного, круглого леса, лесопиломатериалов, нефтепродуктов, строительных материалов, — нет. Кроме того, организация работы металлургического комплекса, рудно-угольных предприятий предполагает именно технологическое участие железнодорожных перевозок в производственных циклах. Технология добычи угля закрытым способом для металлургии и химической промышленности предполагает наличие железнодорожных подъездных путей непосредственно к горловине шахты для ленточной погрузки угля поступающего на поверхность. Добыча энергетических углей или железной руды открытым способом предполагает технологическую прокладку железнодорожных подъездных путей одновременно с разработкой карьера, с непосредственной погрузкой продукта в месте залегания породы. Вывоз нефтехимических продуктов с нефтеперерабатывающих комбинатов до потребителей осуществляется железнодорожными цистернами на 97%, аналогичная ситуация с перевозками продукции цветной и черной металлургии.

Таблица 1

**Структура основных видов деятельности  
по Сибирскому федеральному округу 2011 г., %**

Территория	Добыча полезных ископаемых	Обработка и производственные услуги	Производство и распределение электроэнергии, газа и воды	Объем работ, выполненных по виду деятельности «Строительство»	Оборот розничной торговли	Объем платных услуг населению
Итого структура основных видов деятельности по округу	10,64	32,59	7,79	6,85	33,03	9,10
Республика Алтай	0,09	0,08	0,31	1,28	0,70	0,52
Республика Бурятия	1,41	1,89	3,34	4,02	4,71	4,09
Республика Тыва	0,38	0,03	0,54	0,61	0,64	0,69
Республика Хакасия	2,68	2,52	4,70	1,51	1,64	2,29
Алтайский край	0,61	7,34	6,61	5,14	9,76	10,59
Забайкальский край	3,62	0,50	3,65	6,90	5,26	4,17
Красноярский край	16,38	25,77	20,51	20,50	17,82	17,17
Иркутская область	7,23	13,07	15,42	12,24	12,33	12,83
Кемеровская область	44,94	13,77	17,68	19,99	14,91	13,20
Новосибирская область	6,04	10,12	14,12	8,56	17,31	16,12
Омская область	0,16	20,57	7,80	9,53	10,30	11,02
Томская область	16,46	4,34	5,32	9,73	4,63	7,31
Всего по виду деятельности	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Фактически реальный сектор экономики СФО, специализирующий-ся на добыче и первичной переработке сырья, технологически напрямую зависим от железнодорожного транспорта.

Существующая технологическая вовлеченность железнодорожного транспорта в производственные процессы большинства сырьевых предприятий и первичной переработки в СФО обоснованно определяет железнодорожный транспорт в качестве технологического неотъемлемого звена в общем производственном цикле ресурсоориентированной (сырьевой) промышленности региона.

Дополнительно усиливающим фактором «зависимости» сырьевого сектора экономики СФО от железнодорожного транспорта является географическая отдаленность предприятий региона от основных рынков потребления продукции. В связи с этим развитие сырьевой базы региона осуществляется только там, где имеется технологическая доступность к железнодорожной инфраструктуре. В качестве примера служит наличие железной дороги на север от Транссибирской магистрали протяженностью более 300 км и с сообщением по следующим станциям: Ачинск — Лесосибирск, Решоты — Карабула. Это позволяет вести добычу и первичную переработку лесоматериалов с последующей доставкой на рынки потребителей в географической близости от железнодорожных «рокад». На лесных массивах более отдаленных от железной дороги (свыше 200 км) лесозаготовку становится нерентабельной из-за ограниченной транспортной доступности.

Поэтому формирование инвестиционных планов промышленной добычи и переработки полезных ископаемых и лесосырья должно рассматриваться с учетом строительства железнодорожной инфраструктуры. Кроме того, инвестиционные проекты должны соответствовать потенциальным мощностям пропускной способности примыкающей железнодорожной дороги.

Следующим условием, определяющим железнодорожный транспорт в качестве технологического звена ресурсоориентированной (сырьевой) промышленности региона, является значительная транспортная составляющая в конечной стоимости выпускаемой продукции (табл. 2).

Таблица 2

**Расчет уровня транспортной составляющей  
во всех видах железнодорожного сообщения основных номенклатур  
грузов производимых в СФО за 2011 г.**

Наименование груза	Объем перевозок во всех назначениях	Внутригосударственное сообщение		Экспорт через припортовые станции		Экспорт через пограничные переходы		Транспортная составляющая во всех направлениях
		Доля перевозок	Транспортная составляющая	Доля перевозок	Транспортная составляющая	Доля перевозок	Транспортная составляющая	
Уголь	168 530	68,2	20,1	11,3	24,0	20,5	25,1	21,6
Нефтеналивные	138 000	36,2	8,1	56,5	12,5	7,2	36,3	12,6
Черные металлы	175 000	50,9	19,0	12,0	20,9	37,1	22	20,3
Лесные	55 000	81,8	16,7	9,1	11,7	9,1	14,1	16
<b>Всего</b>	<b>536 530</b>	<b>55,7</b>	<b>16,9</b>	<b>22,9</b>	<b>15,6</b>	<b>21,3</b>	<b>24,1</b>	<b>18,2</b>

Рассматривая условия работы предприятий угольной, горнорудной теплоэнергетической, деревообрабатывающей, металлургической промышленности, необходимо отметить их зависимость от ритмичности, надежности, пропускной способности, а главное стоимости железнодорожных перевозок. От стоимости перевозок зависит величина транспортной составляющей, влияющая в целом на экономическую целесообразность дальнейшей работы предприятий. Это один из ключевых факторов, влияющих на рентабельность реального сектора экономики всего региона, а также на перспективу реализации разрабатываемых инвестиционных проектов. Фактическое среднее значение величины транспортной состав-

ляющей в СФО во всех направлениях определено от 21,6% по наиболее массовой номенклатуре перевозок — углю, до 12,6% — по нефтеналивным грузам. От величины себестоимости железнодорожных перевозок может зависеть конкурентоспособность многих товаров региональных производителей на внутреннем и внешнем рынках потребления. Ввиду технологической интегрированности железнодорожного транспорта в промышленность СФО, теоретически формируется единый механизм ценообразования конечной продукции региона с учетом возможных изменений стоимости тарифов. Поэтому региональным производителям СФО целесообразно включать в конечную стоимость товаров транспортные расходы в качестве собственных издержек на стадии проектных инвестиционных решений, что способствует формированию реального прогнозного уровня собственной конкурентоспособности и величины платежеспособного спроса на рынках потребления.

Совокупность факторов:

- тесной технологической вовлеченности железнодорожного транспорта в производственные процессы добывающих и перерабатывающих предприятий;

- особенностью структуры производства реального сектора экономики СФО выраженного высоким удельным весом сырьевых и энергоемких отраслей, формирующие устойчивый спрос на железнодорожные перевозки;

- фактическое размещение промышленных предприятий в СФО, а также инвестирование в разработку сырьевых месторождений увязывающиеся с наличием железной дороги или перспективой ее строительства;

- высокий удельный вес железнодорожной транспортной составляющей в структуре себестоимости сырьевых товаров промышленности СФО классифицирует железнодорожный транспорт как технологическое неотъемлемое звено в производственном цикле ресурсоориентированной промышленности региона. Наличие подобной характеристики позволяет стимулировать региональную промышленность через инфраструктурное развитие, оптимизируя транспортные расходы, и гарантированно являться технологическим средством вывоза сырья и доставки готовой продукции.

### Информация об авторе

*Савченко Евгений Евгеньевич* — кандидат экономических наук, докторант, Байкальский государственный университет экономики и права, г. Иркутск, e-mail: evcentr@yandex.ru.

### Author

*Savchenko Evgeniy Evgenievich* — PhD in Economics, Candidate for Doctorate Degree, Baikal State University of Economics and Law, Irkutsk, e-mail: evcentr@yandex.ru.