



**Р.В. Булатов**

**СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ПРИОРИТЕТЫ РАЗВИТИЯ  
РЕГИОНАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ  
(НА ПРИМЕРЕ РЕСПУБЛИКИ БУРЯТИЯ)**

**R.V. Bulatov**

**STRATEGIC PRIORITIES OF REGIONAL TRANSPORT INFRASTRUCTURE  
(AS EXEMPLIFIED BY THE REPUBLIC OF BURYATIA)**

---

Рассмотрены стратегические ориентиры развития транспортной инфраструктуры региона. Актуальность работы обусловлена геополитическим положением Байкальского региона, являющегося мостом между Европой и Азией, что определяет новое качественно содержание региона как пограничной территории. Рассмотрены существующие проблемы в транспортной сфере, которые в своей совокупности стали главным препятствием на пути экономического роста региона и ее стратегического развития. Показаны основные направления развития различных видов транспорта в рамках программных документов. Приведены примеры важнейших инвестиционных проектов развития транспортной инфраструктуры Республики Бурятия. Проведен анализ взаимосвязи сценариев развития региона и транспортной инфраструктуры, на основании чего выделена стратегия развития транспортной инфраструктуры по оптимистическому сценарию, которая должна стать неотъемлемой частью стратегии новой индустриализации страны и ее регионов. Предложена концепция формирования интегрированной транспортно-логистической системы региона на основе формирования транспортно-промышленных узлов. Показано, что управление развитием транспортной инфраструктуры должно осуществляться посредством транспортно-логистических центров, являющихся центрами экономического роста региона. Обосновано положение, что интеграция транспортной системы региона на международную транспортную систему позволит сформировать Азиатскую макрологистическую платформу и даст возможность превратить Республику Бурятию в международный транспортный узел. Особое внимание обращается на формирование нового международного транспортного коридора «Монгольский вектор», направленного на обслуживание транзитных грузопотоков. Рассмотрены перспективы сотрудничества России, Монголии и Китая в рамках железнодорожного транзитного сообщения между тремя странами, на что направлен инвестиционный проект создания транспортно-логистической компании «АНМЕТ».

ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА; РЕГИОНАЛЬНАЯ ЭКОНОМИКА; СЦЕНАРИИ РАЗВИТИЯ; ИНТЕГРИРОВАННАЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ СИСТЕМА; МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ УЗЕЛ.

The article deals with the strategic guidelines for the development of transport infrastructure in the region. Topicality of the work results from the geopolitical situation of the Baikal region which is a bridge between Europe and Asia. This defines a new high quality content in the region as a border area. The current problems in the sphere of transport have become a major obstacle to the economic growth in the region and its strategic development. The article presents basic directions for development of various means of transport in the framework of the program documents, it exemplifies major investment projects for transport infrastructure development of the Republic of Buryatia. The author analyzes the relationship scenarios of the regional and transport infrastructure, which results into the transport infrastructure development strategy under the optimistic scenario, which should become an integral part of the strategy for the new industrialization of the country and its regions. The author puts forward the concept to develop an integrated transport and logistics system in the region through transport and industrial centers. The article shows that the development of the transport infrastructure should be managed through transport and logistics centers, which are the centers of the economic growth in the region. The article confirms the position that the integration of the regional transport system into the international transport system will form the Asian macrologistical platform and will provide an opportunity to transform the Republic of Buryatia into an international transport hub. Particular attention is drawn to the development of the new international transport corridor «Mongolian Vector» aimed at servicing transit cargo flows. The article considers prospects of cooperation between Russia, Mongolia and China within the framework of the railway transit traffic between the three countries, which is aimed at creating an investment project to set up the transport and logistics company «ANMET.».

TRANSPORT INFRASTRUCTURE; REGIONAL ECONOMY; SCENARIOS; INTEGRATED TRANSPORT AND LOGISTICS SYSTEM; INTERNATIONAL TRANSPORTATION HUB.

---

*Введение.* Основной пространственной и ресурсной частью Сибири и Дальнего Востока, богатой минеральными ресурсами, сельскохозяйственным сырьем, интеллектуальным потенциалом, является Байкальский регион. Особое место в Байкальском регионе занимает Республика Бурятия (РБ). В условиях, когда Байкальский регион представляет собой мост между Европой и Азией, для Республики Бурятия появляется новое качественное содержание функции региона как пограничного. Республика Бурятия имеет выход к государственной границе России с Монголией, а через Монголию – в Китай. От того, в каком направлении будут развиваться на этой территории экономические, инновационные, общественно-политические и социальные процессы, станет зависеть место России в мировой экономике. К факторам, сдерживающим развитие, относятся: высокая составляющая транспортных затрат при перевозке грузов и пассажиров между регионами и остальной частью России, экстремальные природно-климатические условия, наличие изолированно работающих энергосистем и энергорайонов, затратность и неэффективность структуры энергоисточников, неразвитая энергетическая и транспортная инфраструктура.

В этой связи актуальным является необходимость сбалансированного развития транспортной системы региона, которое станет ключевым фактором развития экономики. Исследованию проблем развития транспортной инфраструктуры региона посвящены работы многих ученых, например [7, 8, 13]. В соответствии с чем существуют различные ориентиры ее развития. Специфика

же экономического развития Байкальского региона, геополитическое положение Республики Бурятия определяют свои стратегические приоритеты развития транспортной инфраструктуры, которые в совокупности позволят сформировать новую политику транспортного развития региона.

В настоящее время транспортный комплекс республики представлен всеми видами транспорта: железнодорожным, автомобильным, водным и воздушным (табл. 1).

Несмотря на видимый рост основных показателей работы транспорта, в течение двух последних десятилетий в регионе строительство новых автомобильных и железных дорог ведется крайне мало, недостаточно вводятся в строй новые объекты транспортной инфраструктуры (ТИ). На транспорте не завершены структурные преобразования. Не преодолены тенденции старения основных фондов. Не во всех секторах транспортного комплекса сложились современные механизмы устойчивого воспроизводства и бизнес-модели развития транспортных операторов. Недостаточен технический и технологический уровень транспортной техники и оборудования. Далеко не полностью реализованы возможности взаимодействия транспорта с отечественным транспортным машиностроением, отраслями нефтехимии, приборостроения и связи. Отсутствует необходимая комплексность в управлении развитием и функционированием транспортной системы, а также в координации и взаимодействии различных видов транспорта. Такое положение с транспортной инфраструктурой стало главным препятствием на пути экономического роста региона и ее стратегического развития.

Таблица 1

Основные показатели работы транспорта\*

Показатели	2010	2011	2012	2013	2014
Перевозка грузов транспортом общего пользования, тыс. т, в т. ч. железнодорожным	8777	8970	7431	9879	13840
Индекс перевозок грузов ж/д транспортом, % к предыдущему году	99,3	12,2	82,8	128,1	140,1
Перевозка грузов автомобильным транспортом (включая ведомственный), тыс. т	7270	8670	8267	6111	7243
Индекс перевозок грузов а/м транспортом, % к предыдущему году)	98,3	123,4	95,4	73,9	118,5

\* Составлено по данным Росстата.

Недостаточный уровень развития транспортной инфраструктуры прямо или косвенно продолжает оставаться основным ограничителем развития любых видов деятельности, причиной низкой конкурентоспособности произведенных здесь продукции, товаров и услуг.

Транспортный комплекс является системообразующим фактором развития региональной экономики, основой хозяйственного и промышленного освоения территорий. Поскольку транспортная система республики представлена различными видами транспорта, стратегию ее развития рассмотрим по каждому виду в отдельности.

**Железнодорожный транспорт.** Социально-экономическое развитие региона действительно во многом зависит от работы железнодорожного транспорта.

По территории республики проходят две магистрали, являющиеся частью транспортного коридора «Европа – страны АТР»: Транссиб и БАМ.

Также есть разветвление коридора «Европа – страны АТР» к портам Юго-Восточной Азии через Монголию в Китай по железнодорожной линии Улан-Удэ – Наушки, который нуждается в электрификации. Ведущим по своей значимости фактором целесообразности электрификации данного участка является то, что это кратчайший путь, через Дзамын-Ууд – Эрлянь, к промышленному центру Китая. Помимо электрификации пути необходима реконструкция железнодорожного пункта пропуска через государственную границу на станции Наушки, что увеличит пропускную способность железнодорожного транспорта. Мероприятия по реконструкции включены в федеральную целевую программу обустройства госграницы с началом работ в 2017 г. и также вошли в стратегию железнодорожного транспорта. Есть предложение обратиться в Правительство РФ о переносе сроков на более ранний период.

Одной из стратегических задач, стоящих перед железнодорожным транспортом, является строительство линии Могзон – Озерный – Новый Уоян, которое включено в Стратегию развития железнодорожного транспорта РФ до 2030 г., также реализация проекта предусмотрена Транспортной стратегией РФ на период до 2030 г., Стратегией социально-

экономического развития ДВ и Байкальского региона на период до 2020 г., Стратегией социально-экономического развития Сибири до 2020 г. Строительство ж/д дороги входит в инвестиционный проект «Комплексное развитие Забайкалья».

Строительство первой очереди ж/д линии Могзон – Озерный ГОК позволит организовать транспортировку необходимых грузов для освоения месторождений Озернинского рудного узла и строительства Озерного, а также планируемых ГОКов, находящихся в прилегающей к дороге зоне, и вывоз товарной продукции этих предприятий, вовлечь в экономический оборот многочисленные лесные ресурсы северных районов РБ, на освоение которых в настоящее время готовы прийти инвесторы, но отсутствие путей сообщения сдерживает этот процесс. Строительство дороги дает перспективы развития в зоне влияния проектируемой ж/д дороги предприятий строительной индустрии.

По северу республики проходит Байкало-Амурская магистраль. Увеличение загруженности БАМа в среднем от 30 до 80 % даст возможность конкурентоспособно выйти российским грузам по международному транзитному мосту «Азия – Европа» на рынок Китая и стран АТР.

По планам Правительства Республики Бурятия, концепция формирования транспортно-логистического кластера (ТЛК) будет включать в себя соединение Транссиба с БАМом. «Замкнуть» две магистрали на территории Бурятии предполагается следующим образом: автомобильной дорогой Улан-Удэ – Новый Уоян и железнодорожной веткой от Транссиба до станции Озерная и Курумкан, далее до Нового Уояна.

**Пункты пропуска.** Это касается международного пункта пропуска (МАПП) Кяхта, который включен в ФЦП «Государственная граница РФ 2012–2020 гг.).

Запущен участок трассы – подход к многостороннему автомобильному пункту пропуска Кяхта, с 2013 г. осуществляется дополнительная реконструкция пункта в части пассажирского направления по программе обустройства госграницы. Введен круглосуточный режим работы многосторонних автомобильных пунктов пропуска Алтан-Булак – Кяхта.

Для реализации международного туристического проекта «Байкал – Хубсугул» российская и монгольская стороны договорились об установлении режима работы пунктов пропуска Ханх – Монды. Включение данных пунктов пропуска в программу и их последующая реконструкция станут важным шагом в развитии экономики региона. К двум пунктам пропуска Айнек – ГОЛ и Желтура примыкают автомобильные дороги общего пользования регионального значения Гусиноозерск – Петропавловка – Закаменск – граница с Монголией, протяженностью 326 км, Нижний Бургултай – Желтура – граница с Монголией, протяженностью 26 км. В связи с этим сейчас назрела необходимость перевода автомобильной дороги «Гусиноозерск – Петропавловка – Закаменск», обеспечивающей подъезд к пунктам пропуска, из региональной собственности в федеральную.

**Дорожное строительство.** В рамках стратегии развития дорожного строительства предусматривается модернизация существующих и строительство новых дорог в районах нового хозяйственного освоения, что будет содействовать улучшению социально-экономической ситуации в регионе. Формирование перспективной дорожной сети до 2030 г. должно предусматривать строительство и модернизацию автомобильных дорог, обеспечивающих межрегиональное сообщение и позволяющих интегрировать разобщенную дорожную сеть отдельных областей в единую транспортную систему России.

Одной из ключевых задач, стоящих перед дорожным строительством нашего региона, является реконструкция основной региональной автомобильной дороги Улан-Удэ – Турунтаево – Курумкан – Новый Уоян, протяженностью 725 км, являющейся единственным подъездом к созданной на территории республики особой экономической зоне туристско-рекреационного типа «Байкальская гавань».

Отсутствие хороших дорог является серьезным препятствием для инвестиций в экономику республики, сказывается на развитии туризма, особенно вблизи озера Байкал.

**Воздушный транспорт** – незаменимая часть транспортной инфраструктуры региона. Слаборазвитая сеть железных и автомобильных дорог, а в отдельных районах и их пол-

ное отсутствие делают воздушный транспорт практически безальтернативным.

«Воздушными воротами» особой экономической зоны «Байкальская гавань» и Республики Бурятия в целом является аэропорт «Байкал». Пункт пропуска Улан-Удэ (Мухино) – воздушный, многосторонний. Пропускная способность в круглосуточном режиме после реконструкции – 250 чел./ч.

ВПП Улан-Удэ (Мухино) был включен в ФЦП «Государственная граница РФ» на 2012–2020 гг., а также в программу социально-экономического развития ДВ и БР, в соответствии с которой предусмотрено финансирование в размере 4,7 млрд р. на реконструкцию взлетно-посадочной полосы (2014–2018 гг.). Аэропорт занимает выгодное географическое положение для выполнения полетов из европейской части России в КНР и страны Юго-Восточной Азии. Находится на пересечении кросс-полярных маршрутов Северная Америка – Страны АТР и других транзитных авиационных маршрутов. Из аэропорта «Байкал» осуществляются регулярные воздушные рейсы в Таиланд, Вьетнам, Китай, в летнее время – в Турцию.

Для развития аэропортовой сети и повышения авиационной подвижности жителей малых населенных пунктов предлагается распространить положительный опыт создания федеральных казенных предприятий по управлению аэропортами в регионах Дальнего Востока на территорию Восточной Сибири и Забайкалья. Рассмотреть возможность создания федерального казенного предприятия (ФКП) на территории Республики Бурятия, Забайкальского края и Иркутской области, которые также выражают свою заинтересованность в создании ФКП.

**Развитие водного транспорта.** Касается совместно с Иркутской областью водного транспорта акватории озера Байкал. Первоочередной задачей в стратегии развития водного транспорта является проведение реконструкции причальных сооружений в популярных туристических местах на озере Байкал. В особой экономической зоне за счет средств республиканского бюджета в Турке строятся причальные сооружения. Мероприятие достаточно высокзатратное и для строительства причалов в других местах просто необходимо участие федерального бюджета [2].

Обобщенные предложения по дальнейшему развитию транспортной системы Республики Бурятия представлены в табл. 2.

Несмотря на наличие ряда стратегических и программных документов, необходимо отметить, что функционирование ТИ непо-

средственно связано с различными сценариями регионального развития и имеет свои особенности. Нами проанализирована эта взаимосвязь (табл. 3), в соответствии с чем выделены стратегические ориентиры развития ТИ региона.

Таблица 2

**Примеры важнейших проектов развития ТИ региона**

Железнодорожный транспорт	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Проектирование и строительство ж/д первой очереди Могзон – Озерный в рамках ФЦП «Развитие транспортной системы».</li> <li>2. Электрификация участка Улан-Удэ – Наушки.</li> <li>3. Реконструкция железнодорожного пункта пропуска «Наушки» до 2017 г.</li> <li>4. Разработка на федеральном уровне механизма дотаций пригородных железнодорожных перевозок на убыточных направлениях в районах Крайнего Севера или поиск альтернативных вариантов</li> </ol>
Автомобильный транспорт	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Увеличение размера субсидий из федерального бюджета на реконструкцию автомобильной дороги Улан-Удэ – Турунтаево – Курумкан – Новый Уоян (п. Курумкан).</li> <li>2. Включение автомобильных пунктов пропуска Айнек-Гол, Желтура и Монды в ФЦП «Государственная граница РФ» на 2012–2020 гг.</li> <li>3. Передача региональной автодороги Гусиноозерск – Петропавловка – Закаменск в федеральную собственность</li> </ol>
Воздушный транспорт	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Реконструкция взлетно-посадочной полосы аэропорта «Байкал».</li> <li>2. Создание единого федерального казенного предприятия на базе аэропортов трех регионов Восточной Сибири: Республики Бурятия, Забайкальского края и Иркутской области</li> </ol>
Водный транспорт	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Проведение совместно с Иркутской областью реконструкции причальных сооружений в популярных туристических местах на озере Байкал</li> </ol>

Таблица 3

**Взаимосвязь сценариев развития региона и транспортной инфраструктуры**

Этап	Содержание этапа	Особенности развития ТИ
Ресурсно-сырьевой (инерционный)	Освоение ресурсов; сохраняющееся развитие базовых отраслей промышленности без существенного улучшения инфраструктурной и технологической основы; рост экспорта сырьевых товаров и производственная специализация на сырьевых отраслях	В рамках этого сценария бизнес продолжает осваивать ресурсы, опираясь, в основном, на старую технологическую и инфраструктурную основу, в том числе и на транспортную
Индустриально-транзитный	Перенос и размещение на территории региона производств из азиатских стран	Рост доставки транзитных грузов через территорию региона
Кризисный	Падение спроса на ресурсы и снижение цен на них в условиях мирового экономического кризиса. Наличие проблем бюджетной обеспеченности. Снятие необходимых ограничений на доступ иностранных инвесторов к освоению природных ресурсов Сибири и Байкальского региона, которое в этом случае будет происходить все более бессистемно и фрагментарно	Развитие инфраструктуры будет сведено в основном к формированию инфраструктуры экспортного назначения, в том числе экспорту транспортных услуг
Инновационный	Создание производств продукции и услуг с принципиально новыми потребительскими свойствами; использование финансовых, структурных, информационных и др. инноваций	Инфраструктурно-сервисное развитие региона: развитие региона как сервисного центра с хорошо развитым логистическим хозяйством; предоставление бизнес-услуг; создание таможенной инфраструктуры
Оптимистический	Эффективное сочетание комплексного развития ресурсного потенциала, человеческого капитала, генерации и активного использования новых знаний и технологий. В этом случае развитие минерально-сырьевой базы регионов происходит на системной основе с выделением крупных центров экономического роста	Развитие транспортно-промышленных поясов на базе формирования интегрированной транспортно-логистической системы. Масштабная реализация инфраструктурных инвестиционных проектов

Таблица 4

**Стратегические приоритеты развития транспортной инфраструктуры БР**

Период	Цель	Приоритеты	Особенности
Кратко-срочный	Структурная модернизация транспорта	Формирование сети транспортно-логистических центров в рамках каждого субъекта Байкальского региона	Система управления грузопотоками с участием смежных видов транспорта Байкальского региона, реализуемая на базе логистических центров должна быть создана по вертикальному централизованному принципу: главный логистический центр (ГЛЦ) – региональные логистические центры (РгЛЦ) – районные логистические центры транспортных узлов (РнЛЦ)
Средне-срочный	Совершенствование управления на всех видах транспорта	Формирование международного транспортного узла	Интеграция транспортно-логистических систем субъектов Байкальского региона (модельно-целевая территория)
Долго-срочный	Формирование эффективной транспортной системы региона, соответствующей потребностям его устойчивого экономического роста	Формирование Азиатской макрологистической платформы	Региональная и межрегиональная интеграция логистических комплексов как субъектов Байкальского региона: Иркутской области, Забайкалья, а также Монгольской Народной Республики в рамках международных транспортных коридоров и создания на этой базе международных транспортных узлов

Стратегия развития транспорта по оптимистическому сценарию в соответствии с программными документами должна быть неотъемлемой частью стратегии новой индустриализации России, о которой говорил в своих программных заявлениях В.В. Путин [3].

Территориальная близость к странам Азии и богатейший ресурсный потенциал Байкальского региона и Республики Бурятия позволяют воспользоваться растущим спросом стран Азии и осуществить технологическую и инфраструктурную модернизацию экономики этих российских регионов. У нас имеются все предпосылки, для того чтобы через мультипликативный эффект развития транспортной инфраструктуры коренным образом укрепить экономическое и геополитическое положение региона. При должном транспортном освоении республики становится реальным восстановление геополитических позиций России как мирового финансово-промышленного полюса в центре Евразийского континента. Байкальский регион – это ворота России в страны АТР, которые должны быть открыты, технологичны, современны. Транспортная инфраструктура региона должна быть увязана в единую транспортную сеть страны, соединяющую Россию со странами Европы, ближнего Вос-

тока на западе и обеспечивающую возможности транзитных перевозок. В этой связи, в составе основных проектов предлагаются инвестиционные программы, направленные на строительство и формирование транспортно-промышленных поясов и транспортно-промышленных узлов, управление которыми, должно осуществляться посредством региональных транспортно-логистических систем, включающих железнодорожную, автодорожную и водную инфраструктуру, и их интеграцию в международную транспортную логистическую систему. В этих условиях Байкальскому региону и Республике Бурятия, в частности, необходима разработка транспортной стратегии, основанной на принципах опережающего развития его транспортного комплекса, использования новых инновационных подходов в управлении транспортным комплексом, способного в полном объеме удовлетворять потребности экономики и населения в транспортных услугах.

В этих условиях Байкальский регион можно рассматривать как модельно-целевую территорию развития интегрированной региональной транспортно-логистической системы. Системы, отражающей специфику современного этапа сдвига производительных сил на восток страны, связанной не только с



вовлечением в эксплуатацию богатейших природных ресурсов Сибири и Дальнего Востока, но и с использованием транспортно-логистических возможностей, открывающихся в связи с развитием системы национальных и международных транспортных коридоров, а также с созданием новых центров грузообразования и формированием интегрированных региональных производственно-транспортных комплексов субъектов Байкальского региона: Иркутской области, Забайкалья и Республики Бурятия, каждый из которых позволит развить транспортную систему региона и логистику ее работы до конкурентоспособного состояния.

В долгосрочной перспективе стратегия развития ТИ заключается в формировании Азиатской макрологистической платформы (АЗЛП) на основе региональной и межрегиональной интеграции логистических комплексов (ТЛК) субъектов Байкальского региона: Иркутской области, Забайкалья, а также Монгольской Народной Республики в рамках международных транспортных коридоров и создания на этой базе международных транспортных узлов, формирование которых интегрирует все потенциальные эффекты развития транспортной системы в целом, включая возможность формирования условий для участия Байкальского региона в международном транспорте в качестве сильного и равного игрока международного рынка транспортных услуг [4].

Правительство Республики Бурятия провело переговоры с Монголией по обеспечению прямого выхода от г. Улан-Удэ к Желтому морю, Бурятия реально становится воротами в страны АТР. Это абсолютно новый транспортный коридор, самый короткий путь через Монголию, а не через Владивосток по Транссибу, как принято считать. Поэтому абсолютно понятно, что транспортные потоки перегруппируются и могут пойти через Бурятию. Для этого Республике Бурятия необходима современная транспортно-логистическая инфраструктура, интегрированная в международную транспортно-логистическую систему, обеспечивающая формирование и обслуживание транзитных потоков по МТК «Монгольский вектор» с использованием мультимодального контейнерного сервиса, способная предложить качественные услуги добавленной стоимости при

распределении грузопотоков внутри области и соседних регионов.

В настоящий момент есть совместный инвестиционный проект с Китаем по формированию мультимодального транспортно-логистического центра в Гусиноозерске, которым занимается ОАО «АНМЕТ». Данный проект вошел в программу «Развитие монопрофильного городского поселения». Основной целью является перевозка грузов со странами АТР. Проектная мощность 728 тыс. т. Реализацией данного проекта занимается Фонд регионального развития в соответствии с программным документом «О государственной программе развития транспорта, энергетики и дорожного хозяйства», утвержденным Постановлением Правительства РФ № 179 от 09.04.2013 г.

Для России развитие транспортного коридора от Японии, Кореи и других стран АТР через китайские порты в Желтое море, Монголию и Бурятию гораздо более выгодно, чем перспектива железнодорожного выхода азиатов в Европу через Синьцзян и Казахстан. При «южном варианте» из «коридора» «выбывает» вся Сибирь с Транссибом, который в этом случае будет использоваться в основном для внутренних российских перевозок. В связи с этим в апреле 2015 г. в Улан-Баторе состоялось трехстороннее совещание о сотрудничестве России, Монголии и Китая, в рамках которого определены перспективы дальнейшего развития железнодорожного транзитного сообщения между тремя странами, упрощение условий перевозок, увеличение транзитных грузоперевозок, возможность создания транспортно-логистической компании, открытия новых железнодорожных маршрутов.

*Выводы.* Мы рассмотрели основные направления развития различных видов транспорта в соответствии с основными программными документами российского законодательства в транспортной сфере. Тем не менее, при всей важности и значимости разработанных документов, по которым ближайшие годы будет развиваться транспорт нашей страны и ее регионов, можно отметить и их недостатки, прежде всего, отсутствие общеэкономического, геостратегического подхода к формированию новой транспортной политики. Поэтому, на наш взгляд, стратегия развития транспортной инфраструктуры должна быть

разработана в соответствии с различными сценариями регионального развития, учитывая именно геополитическое положение Байкальского региона. Предложенный нами оптимистический сценарий развития транспортной инфраструктуры позволит сформировать Азиатскую макрологистическую платформу на базе интеграции транспортной системы региона в международную транспортную систему, что даст возможность превратить Республику Бурятия в международный транспортный узел. При этом стратегической целью развития транспортной инфраструктуры должен стать переход от очагового размещения промышленности в Сибири, на Дальнем Востоке и Крайнем Севере к формированию мощных транспортно-промышленных поясов, охватывающих и организующих огромные экономические пространства. Поэтому даль-

нейшие исследования, связанные с транспортно-промышленным развитием Байкальского региона и Республики Бурятия должны быть направлены на разработку новой транспортной стратегии формирования интегрированной транспортно-логистической системы на базе транспортно-логистических центров. Именно они должны стать центрами экономического роста, опорными точками развития территорий и основой для формирования инновационных транспортно-промышленных кластеров, способными вызвать деловую и коммерческую активность, привлечь дополнительные грузопотоки и необходимые на развитие производственной и транспортной инфраструктуры инвестиции, создать новые рабочие места и обеспечить приток дополнительных трудовых ресурсов из других регионов страны.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. Утв. распоряжением Правительства РФ № 1734-р от 22.11.2008 г.
2. О задачах по развитию транспортного комплекса и инфраструктуры в Республике Бурятия : доклад. URL: <http://www.pandia.ru/>
3. Экономика и мы. Народная экономическая газета. URL: <http://economicsandwe.com/>
4. Булатова Н.Н. Формирование интегрированной транспортно-логистической системы Байкальского региона // Вестник ВСГУ. 2011. № 4. С. 154–161.
5. Булатова Н.Н. Управление промышленными производственно-технологическими системами. Российское предпринимательство. [Всерос. науч.-практ. журнал по экономике] / под ред. д-ра экон. наук О.Д. Проценко. М.: Креативная экономика. 2012. № 20(218). С. 31–36.
6. Об аналитическом докладе «Сценарии развития Восточной Сибири и российского Дальнего Востока в контексте политической и экономической динамики Азиатско-Тихоокеанского региона до 20130 года», подготовленном под руководством академика РАН А. Кокوشина. URL: <http://koko.shin.viperson.ru/>
7. Беломестнов В.Г. Инновационное развитие региона // Известия Иркутской государственной экономической академии. 2011. № 2. С. 15.
8. Бабкин А.В., Ноговицына О.С. Научно-методологические аспекты оценки эффективности инновационной инфраструктуры промышленного комплекса региона // Научно-технические ведомости Санкт-Петербургского государственного политехнического университета. Экономические науки. 2012. № 1. С. 56–62.
9. Бабкин А.В. Интегрированные промышленные структуры как экономический субъект рынка: сущность, принципы, классификация // Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия «Экономика». 2014. № 4. С. 7–23.
10. Кородюк И.С., Прокофьева Т.А., Сергеев В.И. Региональные транспортно-логистические системы: проблемы формирования и развития. Иркутск: Изд-во БГУЭП, 2003. 328 с.
11. Булатова Н.Н., Алексеев В.М., Алексеева В.В. Политранспортная система Республики Бурятия: современное состояние и перспективы развития: моногр. Улан-Удэ: Изд-во ВСГУ, 2009. 232 с.
12. Прокофьева Т.А., Клименко В.В. Методологические аспекты построения кластерной модели транспортно-логистической инфраструктуры региона // Логистика и управление цепями поставок. 2012. № 6(47). С. 31.
13. Семин П.А. Совершенствование транспортного сотрудничества в СНГ // Научно-технические ведомости Санкт-Петербургского государственного политехнического университета. Экономические науки. 2014. № 1(187). С. 77–83.
14. Сергеев В.И. Концептуальные подходы к проектированию и классификация логистических центров // Логистика и управление цепями поставок. 2010. № 4(39). С. 8.
15. Булатова Н.Н., Алексеев В.М., Алексеева В.В. Формирование модели организации приграничного сотрудничества в рамках международных транспортных коридоров: моногр. Улан-Удэ: Изд-во ВСГУ, 2010. 347 с.



## REFERENCES

1. Transportnaia strategii Rossiiskoi Federatsii na period do 2030 goda. Utv. rasporyazh. Pravitel'stva RF № 1734-р от 22.11.2008 г. (rus)
2. О задачах по развитию транспортного комплекса и инфраструктуры в Республике Бурятия : доклад. URL: <http://www.pandia.ru/> (rus)
3. Экономика и мы. Народная экономическая газета. URL: <http://economicsandwe.com/> (rus)
4. **Bulatova N.N.** Formirovanie integrirovannoi transportno-logisticheskoi sistemy Baikal'skogo regiona. *Vestnik VSGTU*. 2011. № 4. S. 154–161. (rus)
5. **Bulatova N.N.** Upravlenie promyshlennymi proizvodstvenno-tekhnologicheskimi sistemami. *Rossiiskoe predprinimatel'stvo*. Vseros. nauch.-prakt. zhurnal po ekonomike. Pod red. d-ra ekon. nauk O.D. Protsenko. M.: Kreativnaia ekonomika. 2012. № 20(218). S. 31–36. (rus)
6. Об аналитическом докладе «Стенарии развития Восточной Сибири и российского Дальнего Востока в контексте политической и экономической динамики Азиатско-Тихоокеанского региона до 20130 года», подготовленном по руководству академиком РАН А. Кокوشина. URL: <http://kokoshin.viperson.ru/> (rus)
7. **Belomestnov V.G.** Innovatsionnoe razvitie regiona. *Izvestiia Irkutskoi gosudarstvennoi ekonomicheskoi akademii*. 2011. № 2. S. 15. (rus)
8. **Babkin A.V., Nogovitsyna O.S.** Teoretiko-methodological aspects of the estimation of efficiency of the innovative infrastructure of the industrial complex of region. *St. Petersburg State Polytechnical University Journal. Economics*, 2012, no. 1(139), pp. 56–62. (rus)
9. **Babkin A.V.** Integrirovannye promyshlennye struktury kak ekonomicheskii sub»ekt rynka: sushchnost', printsipy, klassifikatsiia. *Vestnik Astrakhanskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta. Seriia «Ekonomika»*. 2014. № 4. S. 7–23. (rus)
10. **Korodiuk I.S., Prokofeva T.A., Sergeev V.I.** Regional'nye transportno-logisticheskie sistemy: problemy formirovaniia i razvitiia. Irkutsk: Izd-vo BGUEP, 2003. 328 s. (rus)
11. **Bulatova N.N., Alekseev V.M., Alekseeva V.V.** Politransportnaia sistema Respubliki Buriatii: sovremennoe sostoianie i perspektivy razvitiia: monogr. Ulan-Ude: Izd-vo VSGTU, 2009. 232 s. (rus)
12. **Prokofeva T.A., Klimenko V.V.** Metodologicheskie aspekty postroeniia klasternoi modeli transportno-logisticheskoi infrastruktury regiona. *Logistika i upravlenie tsepiami postavok*. 2012. № 6(47). S. 31. (rus)
13. **Semin P.A.** The improvement of transport cooperation in the CIS. *St. Petersburg State Polytechnical University Journal. Economics*, 2014, no. 1(187), pp. 77–83. (rus)
14. **Sergeev V.I.** Kontseptual'nye podkhody k proektirovaniu i klassifikatsiia logisticheskikh tsentrov. *Logistika i upravlenie tsepiami postavok*. 2010. № 4(39). S. 8. (rus)
15. **Bulatova N.N., Alekseev V.M., Alekseeva V.V.** Formirovanie modeli organizatsii prigranichnogo sotrudnichestva v ramkakh mezhdunarodnykh transportnykh koridorov: monogr. Ulan-Ude: Izd-vo VSGTU, 2010. 347 s. (rus)

---

**БУЛАТОВ Роман Вячеславич** – аспирант Восточно-Сибирского государственного университета технологий и управления.

670013, ул. Ключевская, д. 40 в, г. Улан-Удэ, Россия. E-mail: bulatova\_nad@mail.ru

**BULATOV Roman V.** – East-Siberian State University of Technology and Management.

670013. Kluchevskaya str. 40. Ulan-Ude. Russia. E-mail: bulatova\_nad@mail.ru

---