

УДК 338.47(571.53)  
ББК 65.9(2)37

**А.В. СИЛАНТЬЕВ**  
кандидат экономических наук, доцент  
Байкальского государственного университета  
экономики и права, г. Иркутск  
e-mail: silantjev-av@isea.ru

## ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ СЕВЕРНЫХ ТЕРРИТОРИЙ ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ\*

Рассмотрены проблемы развития транспортной инфраструктуры северных территорий Иркутской области. Проведен краткий анализ текущего состояния транспортной системы севера области, исследованы факторы, влияющие на ее функционирование. Определены пути развития транспортной системы северных территорий.

*Ключевые слова:* транспортная инфраструктура, социально-экономическое развитие, стратегические приоритеты.

Стратегия развития транспортной инфраструктуры имеет ключевое значение для развития экономики как северных территорий Иркутской области, так и области в целом.

Работа предприятий и условия жизни на севере напрямую зависят от функционирования транспортной системы, своевременности доставки грузов в труднодоступные районы.

На северные районы области приходится 3,6 тыс. км ведомственных и частных автомобильных дорог, 79% которых имеют твердое покрытие. Обжитость территории и возможность транспортного сообщения между населенными пунктами в какой-то мере характеризуется показателем плотности автодорог. На севере он значительно меньше, чем в целом по области: 6,0 км дорог с твердым покрытием в расчете на 1 тыс. км<sup>2</sup> территории против 15,9 км.

В целом за годы реформ грузооборот автотранспорта в северных районах снизился втрое (по области — в 4 раза). В областном грузообороте автомобильного транспорта доля севера составляет 54,7%, что в значительной степени обусловлено удаленностью многих населенных пунктов.

Основная доля перевозок приходится на г. Братск и Нижнеилимский район. Дальность

перевозок до потребителя, умноженная на транспортные тарифы, неизбежно увеличивает общую цену северной продукции, снижая ее конкурентоспособность. Себестоимость перевозки грузов увеличилась за год на 19,4%, а доходы от эксплуатации грузового транспорта — на 3% (на начало 2003 г.). Данная тенденция имеет устойчивый характер и сохраняется и в 2008 г.

Следует отметить, что наибольшие убытки приносит работа пассажирского транспорта. В отличие от грузоперевозок, ситуация с перевозкой пассажиров в северных городах и районах оказалась более напряженной. Количество автобусных рейсов здесь сокращалось ускоренными темпами. Северные территории сыграли решающую роль в уменьшении числа внутригородских и пригородных маршрутов в целом по региону.

Постепенно возрастает численность автомашин, находящихся в личном пользовании. По данным ГИБДД, на 1 тыс. населения Иркутской области в настоящее время приходится 141 легковой автомобиль, в городах и районах севера — 144 (в 2001 г. — 136 и 142 соответственно). По обеспеченности легковыми автомобилями лидируют гг. Усть-

\* Печатается при поддержке проекта ФБ-10 «Теоретические аспекты долгосрочного прогнозирования социально-экономического развития субнационального образования РФ» (РНП 2.1.3.1419), выполняемого в рамках аналитической ведомственной программы «Развитие научного потенциала высшей школы (2006–2008 годы)». Тема зарегистрирована во ВНИЦентре, номер госрегистрации 01.2.006 06902.

Илимск (174 машины на 1 тыс. жителей) и Братск (173).

На территории северных районов четыре реки (Ангара, Илим, Лена, Витим) имеют судоходные участки с гарантированными глубинами — в пределах Братского, Усть-Илимского водохранилищ, а также в Усть-Кутском, Киренском, Мамско-Чуйском районах и в г. Бодайбо; 11 рек имеют участки с негарантированными глубинами. Через один из крупнейших речных портов страны, Осетрово (г. Усть-Кут), в середине 1990-х гг. в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности (не только Иркутской области) направлялось до 700 тыс. т грузов, главным образом нефтепродуктов (80%).

Воздушный транспорт осуществляет свою деятельность через Братский аэропорт федерального значения, а также аэропорты местных сообщений в Усть-Куте, Киренске, Бодайбо, Железногорске-Илимском. Следует отметить, что в отдельные северные райцентры из Иркутска можно добраться только воздушным транспортом. Бодайбо, пос. Ербогачен (Катангский район) и Маму (Мамско-Чуйский район) отделяют от Иркутска свыше 1 тыс. км.

По данным Госкомстата Иркутской области, общая протяженность железных дорог в пределах северных районов составляет около 900 км. Это дороги Тайшет–Братск–Железногорск-Илимский–Усть-Кут–Магистральный–Северобайкальск; Хребтовая–Усть-Илимск.

В связи со строительством нефтепровода Восточная Сибирь–Тихий океан, а также освоением Ковыктинского месторождения и строительством газопровода важную роль в инфраструктуре будет играть трубопроводный транспорт. Как показывает анализ программ социально-экономического развития северных территорий, а также региональных программных документов, муниципальные образования планируют свою деятельность, ориентируясь на развитие нефтегазового комплекса.

При формировании стратегии совершенствования экономической инфраструктуры северных территорий следует исходить из ряда факторов, определяющих социально-экономическое развитие как муниципальных образований, так и региона в целом. К

основным факторам, которые в конечном итоге оказывают влияние на развитие генераторов транспортной работы, на направления движения материальных потоков и их параметры, на наш взгляд, необходимо отнести следующие:

- политическая ситуация;
- экономический потенциал;
- климатические и географические условия;
- экологический фактор;
- демографическое развитие.

Политическую ситуацию в стране и в регионе можно охарактеризовать как стабильную, что, безусловно, благоприятно сказывается на инвестиционном климате.

Согласно стратегии развития Иркутской области до 2020 г., северные территории отнесены к промышленной зоне, в которой планируется развитие отраслей реального сектора экономики, в первую очередь связанных с нефте- и газопереработкой, глубокой переработкой древесины, производством алюминия и пр. Можно ожидать существенного повышения в развитии экономики северных территорий региона роли транспортной отрасли, главным образом за счет строительства автомобильных и железнодорожных дорог, возрастания значения регионального авиатранспорта. Особо следует обратить внимание на реализацию возможностей БАМа для экономического освоения прилегающих территорий и интеграции транспортных систем области и соседних регионов: Дальнего Востока и Республики Саха (Якутия).

Ряд северных районов, в частности Усть-Кутский, Бодайбинский и Братский, в программе социально-экономического развития Иркутской области до 2010 г. были отнесены к «локомотивам» экономического роста области в целом, что подтверждает увеличение роли северных территорий в социально-экономическом развитии региона в будущем.

Таким образом, можно заключить, что для социально-экономического развития северных территорий сложились благоприятные политические условия, которые отражены в соответствующих программных документах как на региональном уровне, так и на федеральном.

Северные территории обладают мощным экономическим потенциалом, на использо-

вание которого и направлена инвестиционная политика региональных и федеральных органов власти. Существенными сдерживающими факторами в наращивании экономического потенциала являются недостаточный уровень развития транспортной системы и технологическое отставание промышленных предприятий, функционирующих на севере области.

На наш взгляд, экономическое развитие северных территорий сохранит сырьевую направленность, а следовательно, номенклатура грузооборота будет иметь промышленный характер. При этом основными грузопотребителями в северных районах станут коммерческие организации, как российские, так и зарубежные.

Таким образом, при формировании стратегии развития транспортной инфраструктуры следует принимать во внимание, что бизнес на северных территориях будет развиваться по типу B2B.

Среди ключевых факторов, определяющих специфику ведения хозяйственной деятельности хозяйствующими субъектами и жизнедеятельности населения, можно выделить климатические и географические условия. Данная группа факторов носит объективный характер и непосредственным образом влияет на средний уровень затрат, а также на комфортность проживания.

Как уже отмечалось, при прочих равных условиях производство промышленной продукции в северных районах является более дорогим, чем на других территориях, что изначально делает производимую в этих районах продукцию менее конкурентоспособной в ценовом плане по сравнению с аналогами, производимыми на других территориях. Причем доля транспортных затрат в себестоимости производимой продукции существенна (по данным ранее проведенных специалистами БГУЭП исследований, транспортная составляющая в цене реализуемой продукции на территории северных районов доходит до 60%).

В отношении комфортности проживания на севере области можно констатировать, что условия жизнедеятельности здесь по климатическим причинам менее благоприятны, чем в южных районах. Для создания нормальных условий требуются дополнительные

расходы обслуживающих организаций и непосредственно населения, в связи с чем муниципалитеты вынуждены нести дополнительную социальную нагрузку. По нашему мнению, увеличения численности постоянно проживающего населения на северных территориях ожидать не следует по объективным причинам. Исходя из этого, можно заключить, что снижение пассажиропотока на исследуемых территориях является устойчивой тенденцией.

На современном этапе экономического развития существенное внимание уделяется проблемам защиты окружающей среды. Зачастую проблемы экологии входят в противоречие с экономическими интересами хозяйствующих субъектов. В северных районах данное противоречие может только обостриться, так как хозяйствующие субъекты в ряде случаев не могут себе позволить дополнительные затраты, связанные с обеспечением экологической безопасности. На долю транспорта приходится до 40% всех выбросов, что делает вопросы защиты окружающей среды для транспортной отрасли особенно актуальными.

По нашему мнению, достичь компромисса возможно за счет применения инновационных энергосберегающих технологий при техническом перевооружении транспортной отрасли и расширения использования альтернативных источников энергии. Это позволит, с одной стороны, снизить средний уровень затрат хозяйствующих субъектов, а с другой — уменьшить вредные выбросы в атмосферу.

Существенной проблемой северных территорий области является проблема демографического развития. Наблюдается устойчивая тенденция отрицательной миграции населения из северных районов. В настоящее время функционирующие здесь хозяйствующие субъекты испытывают дефицит кадров на всех уровнях (от неквалифицированных рабочих до специалистов высшей квалификации). Следует констатировать, что политика переселения избыточной рабочей силы в южные районы области на современном этапе полностью себя исчерпала.

По нашему мнению, решить проблему дефицита рабочей силы можно путем внедрения высокопроизводительного оборудо-

вания на предприятиях транспорта, развития информационных технологий и компьютеризации производственных процессов. При организации трудовой деятельности следует опираться на вахтовый метод, который уже сейчас активно используется крупными компаниями в труднодоступных районах страны.

Основываясь на анализе совокупности факторов, влияющих на функционирование транспортной системы, необходимо определить ряд стратегических направлений развития экономической инфраструктуры северных территорий.

Целью развития транспортной инфраструктуры является обеспечение движения материальных потоков в северных районах области согласно запланированным параметрам с учетом минимума совокупных затрат.

В качестве направлений стратегического развития инфраструктуры можно отметить следующее:

- обеспечение круглогодичного движения транспорта на северных территориях;
- интеграция транспортно-логистических систем области и соседних регионов;
- использование инновационных технологий при развитии транспортной инфраструктуры;
- формирование собственной топливно-энергетической базы на северных территориях.

Обеспечение круглогодичного движения предполагает развитие дорожных коммуникаций — строительство автодорог и железнодорожных путей с использованием современных технологий. В частности, необходимо увеличение плотности дорог в Бодайбинском, Братском, Усть-Кутском, Киренском и Мамско-Чуйском районах. Данные районы являются основными генераторами грузопотоков. При этом особое место занимает Усть-Кутский район, так как Осетровский порт представляет собой основной перевалочный пункт, через который осуществляются поставки ресурсов в Республику Саха (Якутия), а также проходит БАМ. Братский район является крупным производителем сельскохозяйственной продукции, к тому же он имеет развитое промышленное производство. Обеспечение всесезонного движения существенным образом сократит транспортные расходы хозяйствующих субъектов, снизит остроту проблемы северного

завоза и увеличит комфортность проживания для населения. В районах, специализирующихся на заготовке и переработке древесины, необходимо расширить строительство лесовозных дорог, так как их недостаточная протяженность тормозит освоение лесных ресурсов северных территорий области.

Стратегия, направленная на обеспечение всесезонного движения транспорта, полностью согласуется со стратегией развития транспортного комплекса Республики Саха (Якутия), что может послужить базой для интеграции транспортных систем соседних регионов. Кроме того, важными элементами интеграции являются федеральная автомобильная трасса «Вилуй», строительство которой планируется завершить к 2020 г., и потенциал БАМа.

Как показывают исследования зарубежных и отечественных ученых, наиболее эффективными транспортными системами являются системы, основанные на применении терминальных технологий с использованием логистических центров в качестве ключевых элементов. Следовательно, необходимо создание на севере области сети логистических центров в местах пересечения транспортных магистралей и вблизи основных генераторов грузопотоков.

Развитие транспортной системы северных территорий невозможно без применения инновационных технологий в области строительства и эксплуатации коммуникаций и повышения производительности основных фондов. Это исключительно важное стратегическое направление в плане повышения производительности труда, что особенно необходимо в условиях дефицита рабочей силы. Также данное направление развития имеет существенное значение для снижения вредного воздействия на окружающую среду и в целом для сокращения расходов транспортной системы.

Одна из основных статей затрат в транспортных расходах — это затраты на топливо (до 30%). Следовательно, развитие собственной топливно-энергетической базы северных территорий, использование альтернативных источников энергии, в частности газификация коммерческих транспортных средств, положительно повлияют на снижение транспортных расходов северных территорий в целом.