

## ПЕРСПЕКТИВЫ ФОРМИРОВАНИЯ КОММУНИКАЦИОННЫХ КОРИДОРОВ НА ТЕРРИТОРИИ ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ И ИХ ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА РЕГИОНА

Транспортный комплекс Иркутской области включает железнодорожный, автомобильный, воздушный и речной (внутренний водный) виды транспорта, а также городской электрический транспорт, которые представлены в виде самостоятельных предприятий различных форм собственности. Общая численность работающих на 2000 г. составила 88,4 тыс. человек, или 7,7% занятых в экономике области. Поступления налоговых доходов в бюджетную систему Российской Федерации от транспортного комплекса области в 2001 г. по сравнению с 2000 г. увеличились в 2,1 раза. Его удельный вес в налоговых доходах экономики Иркутской области составил 20,3%.

Значение транспорта для экономики области обусловлено преобладанием в структуре промышленности предприятий, производящих сырье и продукты первичной переработки, потребляемые преимущественно за пределами региона, что требует больших объемов работы транспорта по ввозу сырья и вывозу продукции отраслей специализации. Кроме того, транспорт области, прежде всего железнодорожный, осуществляет значительные транзитные перевозки между восточными и западными регионами России, между странами Европы и Азии в рамках проходящих по территории Иркутской области коммуникационных коридоров.

Общей проблемой транспортного комплекса является нестабильность социально-экономических условий работы транспорта. Падение объемов промышленного производства, хронические неплатежи, сокращение подвижности населения в 1991–1998 гг. негативно сказались на эф-

фективности работы транспортного комплекса. Уменьшение объемов перевозок грузов и пассажиров осложнило финансовое состояние предприятий, замедлило инвестиционные процессы. В условиях снижения объемов работы транспорта задача обновления подвижного состава фактически и не ставилась.

Объемы отправления грузов в 2000 г. по сравнению с 1991 г. снизились:

- на железнодорожном транспорте в 2,4 раза;
- на автомобильном транспорте общего пользования в 3,6 раза;
- на воздушном транспорте в 10,5 раза;
- на речном транспорте в 11,0 раза.

Рост конкурентоспособности отечественных товаров после дефолта 1998 г. создал условия для экономического роста. Подъем промышленного производства, в свою очередь, немедленно отразился на показателях работы транспорта. Объем перевозки грузов в 1999 г. по сравнению с 1998 г. вырос на 11,2%, грузооборот — на 30,0%, в том числе на железнодорожном транспорте соответственно на 13,6 и 32,0%. В 2000 г. объемы отправления грузов по железной дороге увеличились на 11,8%, а объемы перевозок водным транспортом на территории области в 1999 г. по сравнению с предыдущим годом возросли на 32,8%, в 2000 г. — на 36,7%; воздушным транспортом соответственно на 5,6 и 84,2%. Стабилизировались поставки нефти по трубопроводу для переработки на АНХК, начали расти объемы ее отгрузки по железной дороге из Ангарска в Китай.

Объем грузооборота по всем видам транспорта в 2000 г. по сравнению с предше-

ствовавшим годом вырос на 16%, в 2001 г. — на 9%. Промышленность области развивалась более медленными темпами. Индекс физического объема промышленного производства за 2000 и 2001 гг. составил соответственно 107,5 и 102,4%. Опережающие темпы развития транспорта подтверждают тезисы о специализации экономики области на добыче сырья, на выпуске крупнотоннажной продукции первых переделов и о значительной транзитной роли транспортного комплекса области.

Рост объемов загрузки транспорта в период подъема экономики показал, что транспортный комплекс оказался к нему не готов. Потеря мощностей, старение и выбытие подвижного состава стали лимитирующим фактором роста объема перевозок, и преодолеть их за короткий период не удалось. С середины 2000 г. начала ощущаться нехватка полувагонов для перевозок лесопроductии; вновь стала актуальной проблема сверхнормативных простоев подвижного состава под погрузкой и разгрузкой.

Также чувствуется острая нехватка подвижного состава для осуществления социально значимых грузовых и пассажирских перевозок автомобильным транспортом. За 1990–1998 гг. количество автобусов общего пользования сократилось на 500 единиц, и если в 1990 г. для автотранспортных предприятий области, занимающихся перевозками пассажиров, было приобретено 270 автобусов, то в 1998 г. — всего восемь. В последующие годы восстановить парк удалось лишь частично (в 1999 г. было закуплено 80 автобусов, в 2000 г. — 91). Дефицит подвижного состава, его ухудшающееся техническое состояние привели к сокращению сети обслуживания населения, снижению количества маршрутов и увеличению интервалов движения.

Несоответствие возможностей транспортного комплекса потребностям в его услугах ставит задачу повышения эффективности использования имеющихся возможностей. Одним из реальных путей увеличения потенциала транспорта является использование преимуществ коммуникационных коридоров. Дело в том, что каждый вид транспор-

та обладает по сравнению с другими видами определенными преимуществами в скорости, стоимости, сохранности грузов и удобстве для пассажиров. У каждого из видов транспорта и связи, входящих в состав коммуникационного коридора, есть своя экономически и организационно эффективная ниша, которая модифицируется при внедрении достижений научно-технического прогресса, изменении форм организации экономики страны и регионов, росте требований к качественным параметрам доставки грузов и пассажиров. Взаимодействие различных видов транспорта и связи позволяет использовать преимущества каждого из них. Под воздействием научно-технического прогресса, изменений объемов транспортной работы существенно меняются сферы преимуществ каждого вида транспорта перед другими в том или ином транспортно-коммуникационном коридоре. Совместное их использование путем соединения в коммуникационные коридоры позволяет получить дополнительный эффект не только каждому из видов транспорта и связи, но и пользователям. Важным при этом является повышение надежности и безопасности сообщения благодаря взаимозаменяемости различных видов транспорта и связи. Примеров можно привести много. Катастрофические наводнения на южном побережье Байкала в 1970-х гг. вызвали разрушения части мостовых переходов на Транссибирской магистрали. В этом случае пришлось переключить поток пассажиров на авиационный транспорт и использовать водный транспорт для перевозок в обход разрушенного участка.

За период хозяйственного освоения территории области сформировалась разветвленная сеть транспортных магистралей и линий связи. К настоящему времени благодаря взаимодействию друг с другом они образовали своеобразные коридоры, обеспечивающие как сообщение (общение) и связь внутри области, так и выход за ее пределы.

Коммуникационные коридоры включают в свой состав транспортные магистрали (водные, наземные, подземные и воздушные), линии связи (наземные, воздушные и космические) и электропередачи. Они слу-

жат для перемещения в пространстве информационных, энергетических, товарных и людских потоков.

Формирование коммуникационных коридоров происходит под воздействием развития производительных сил. Вместе с тем их опережающее становление способствует ускорению развития экономики, повышению уровня ее эффективности. Именно поэтому вопросы анализа состояния и проблем развития средств коммуникаций занимают важное место при разработке прогнозов развития экономики как страны в целом, так и ее регионов.

Сегодня сеть коммуникационных коридоров перешагнула границы государств и приобрела планетарный характер. Это в полной мере относится и к Иркутской области. Благодаря своему центральному положению на Евразийском материке область сегодня играет важную роль как в повышении эффективности работы уже имеющихся на ее территории коммуникаций, так и в создании новых. В 2002 г. перевозки транзитных крупнотоннажных контейнеров в направлении восток–запад достигли уровня 100–110 тыс. штук в год, что на 15% больше, чем в 2001 г. За 2001 г. общая выручка по России от транзита грузов в этом направлении составила около 1 млрд дол. По расчетам экспертов Минтранса и МПС, к 2010 г. она может достичь 5–6 млрд дол. Большую роль в увеличении контейнерных перевозок призваны сыграть потребности Республики Кореи, по инициативе которой в настоящее время решается вопрос о создании сквозной железнодорожной магистрали на Корейском полуострове.

Именно положение области в центре Евразии в условиях усиления международных экономических связей и в контексте укрепления сотрудничества хозяйствующих субъектов России и области с зарубежными государствами и партнерами значительно меняет роль и значение существующих коммуникационных коридоров и узлов на ее территории.

Вдоль юго-западной границы области сложился транснациональный коммуникационный коридор, в котором в настоящее время действуют современные по техни-

ческому оснащению железная дорога, линии связи и электропередачи, ведется интенсивная реконструкция автомобильной дороги республиканского значения с повышением ее категории, проложены трассы широтных международных авиамаршрутов. В этом коридоре действуют также нефтепровод и внутренняя водная магистраль. Все эти виды коммуникаций, взаимодействуя друг с другом, обеспечивают не только рост эффективности, но и значительно повышают надежность работы каждого из них. Этот коммуникационный коридор имеет ответвление в сторону Монголии через Тункинскую котловину и долину р. Селенги в Бурятии и далее в Китай, а из Читинской области — непосредственно в Китай, через который имеется выход на побережье Тихого океана и в страны Юго-Восточной Азии.

В центральной части области начал формироваться участок нового широтного коммуникационного коридора на отрезке от г. Усть-Илимска до восточной границы области, который в перспективе должен стать транснациональным. Пока он представлен железнодорожной веткой Усть-Илимск–Хребтовая, участком Байкало-Амурской железнодорожной магистрали от Хребтовой до границы области на востоке, строящейся вдоль них автодорогой и региональными линиями электропередачи и связи. Связь этого коридора с уже действующим на территории области транснациональным коридором осуществляется в Тайшетском узле. Железная дорога уже имеет на востоке выход к побережью океана. В перспективе формирующийся коридор должен выйти на запад через будущую Северо-Сибирскую магистраль к г. Санкт-Петербургу.

Оба названных коридора в настоящее время рассматриваются как трансконтинентальные коммуникационные коридоры XXI в. Их роль и значение будут зависеть от того, удастся ли выиграть время в конкурентной борьбе с формирующимся коммуникационным коридором по трассе так называемого «шелкового пути» между Китаем и Западной Европой. Интерес к нему резко возрос после распада Советского Союза. Китай и бывшие среднеазиатские республи-

ки СССР заинтересованы в создании этого коммуникационного коридора для обеспечения связи Европы, Передней и Центральной Азии с Юго-Восточной Азией и побережьем Тихого океана. Рассматриваются два варианта трасс:

— *северный*: через страны Центральной Европы, Белоруссию или Украину и далее через Россию и Казахстан;

— *южный*: страны Центральной и Южной Европы—Болгария—Турция—Иран—Туркмения—Узбекистан—Казахстан.

Оба направления соединяются на территории Казахстана и оттуда, через Джунгарские ворота, выходят в Китай. Реализация южного направления через Иран обеспечит выход странам Центральной Азии и России через Казахстан, Узбекистан и Туркмению к побережью Персидского залива (порт Бендер-Шахпур).

Наибольшую заинтересованность в развитии этого пути проявляет Китай, поскольку он при этом обеспечит прохождение значительной части маршрута по своей территории и облегчит себе экономическое проникновение в Центральную Азию. Важной составной частью этого коммуникационного коридора могут явиться газопровод для передачи природного газа из Туркмении на восток вплоть до Японии и нефтепровод для транспортировки нефти из Казахстана в Китай. Уже создан международный консорциум по строительству газопровода из Синьцзяна в восточные районы Китая. Тем не менее следует отметить, что в настоящее время достигнута принципиальная договоренность о строительстве газопровода из Туркмении через Афганистан к побережью Индийского океана. Последнее обстоятельство, естественно, уменьшает потребность в строительстве газопровода из Туркмении в Китай.

В настоящее время «шелковый путь» хотя и существует как железнодорожная линия, но по своей технической оснащенности и пропускной способности пока не может претендовать на роль трансконтинентального коридора. Большим препятствием для его развития является политическая и военная нестабильность стран и регионов, по которым пролегает маршрут (Курдистан в Тур-

ции, республики Средней Азии, Синьцзян-Уйгурский автономный район в Китае).

Транснациональные коммуникационные коридоры, проходящие через территорию области, имеют ряд преимуществ перед «шелковым путем». К ним относятся более высокий технический и организационный уровень функционирования железной дороги, линий связи и политическая стабильность территории, по которой он проходит. Завершение в южном коммуникационном коридоре реконструкции автодороги, прокладка нефтепровода Ангарск—Дацин могут усилить его роль в обеспечении экономических связей (перевозки грузов и пассажиров, передача электроэнергии и газа, информации).

Сегодня регулярные прямые автотранспортные пассажирские и грузовые перевозки осуществляются между странами зарубежной Европы и Западной Сибирью. Последняя также располагает условиями для осуществления автоперевозок в Казахстан и Среднюю Азию. Часть продукции лесного комплекса нашей области по железной дороге поступает в регионы Западной Сибири, а оттуда — в государства Средней Азии и Казахстан на автомобилях, доставляющих встречными перевозками фрукты и овощи.

Для экономического развития северных регионов области представляется важным ускорение формирования коммуникационного коридора в сторону Западной Якутии от г. Усть-Кута. Пока здесь функционируют автозимник и речное сообщение по р. Лене, а также авиалинии. Строительство на первом этапе круглогодичной автодороги, линии высоковольтной электропередачи и развитие современных средств связи позволит начать освоение месторождений углеводородного сырья, калийных солей, а также лесных ресурсов. В долгосрочной перспективе этот коридор может стать частью грандиозного интерконтинентального транспортного коридора из Северной Америки через Чукотку, Якутию, Иркутскую область, Монголию и Китай в страны южноазиатского субконтинента. Несмотря на всю фантастичность этого проекта, его перспективы активно обсуждаются на уровне комитетов конгресса

США. В случае его реализации Иркутская область станет транспортным узлом межконтинентального значения.

Освоение Ковыктинского газоконденсатного месторождения стимулировало начало формирования коммуникационного коридора от Иркутска через Качуг, Жигалово до трассы БАМа. Здесь проложена и совершенствуется автомобильная дорога, действует ЛЭП Иркутск–Жигалово. Использование этого коридора обеспечивает кратчайший путь для автомобильного транспорта из г. Иркутска в северо-восточные районы области (Иркутск–Качуг–Жигалово–БАМ (притрассовая автодорога)–Таксимо–Бодайбо). На том его отрезке, который является частью транснационального коридора, уже функционируют линии высоковольтной передачи и железная дорога. Проектом освоения Ковыктинского газоконденсатного месторождения в нем намечено проложить газопровод от месторождения до г. Ангарска и конденсато-провод до пос. Магистральный. В настоящее время «Транснефть» заявила об изучении маршрута прокладки экспортного нефтепровода в границах этого коридора от Ангарска до трассы БАМа и далее на восток до побережья Тихого океана. Это связано с тем, что в ближайшие годы нефтяные компании России планируют увеличить масштабы добычи нефти и ее экспорта. В качестве сегмента мирового рынка, который они могут захватить, рассматривается тот, который в настоящее время занимают Ирак, Нигерия и другие страны-члены ОПЕК; на их долю приходится около 35% импорта нефти в США. Оценка эффективности использования этого нефтепровода будет осуществляться с учетом и других вариантов, которые позволят обеспечить транспортировку российской нефти до побережья Тихого океана, чтобы далее можно было использовать для ее перевозки танкеры дедевейтом от 250 тыс. т и выше. Именно такие танкеры обеспечивают в настоящее время основную часть американского импорта нефти.

При анализе проблем формирования коммуникационных коридоров на террито-

рии области стоит вспомнить разработанный в 1970-х гг. вариант усиления провозной способности Транссибирской магистрали в границах Иркутской области путем строительства третьего пути на участке от Тайшета до Черемхова по предгорью Саян, в непосредственной близости к месторождениям минерального сырья. При этом общая протяженность тупиковых веток к месторождениям оказалась бы значительно большей, чем протяженность сквозной магистрали.

В перспективе следует решить вопрос о формировании транспортного коридора областного значения по междуречью Ангары и Лены от пос. Усть-Уда до г. Железногорска с целью освоения лесных ресурсов этого региона и сокращения расстояния между Иркутском и территориями Нижнеилимского, Усть-Илимского и Усть-Кутского районов. В нем помимо автодороги и линий связи целесообразно проложить и линию высоковольтной электропередачи, что позволит развивать мощности по лесопереработке. В перспективе он будет играть важную роль в обеспечении надежности работы двух ветвей широтного международного транспортного коридора.

Для реализации изложенных направлений развития коммуникационных коридоров на территории области представляется необходимым обратиться в федеральные законодательные и исполнительные органы с предложением о разработке программы развития транснациональных коммуникационных коридоров на территории Сибири и о принятии законодательных документов, регламентирующих их статус и источники финансирования. Необходимо также ускорить проведение межправительственных переговоров о согласовании сроков и объемов перевозок, таможенных правил и информационного обслуживания. На уровне области целесообразны принятие программы формирования и развития сети коммуникационных коридоров и регламентация порядка их финансирования и управления областными законодательными и нормативно-правовыми актами.