

сырьевой базы (отдельные угольные города, лесные поселки Иркутской области, отработанные золотые прииски Восточной Сибири), расселение жителей поселков, попадающих в зону затопления Богучанской ГЭС (пос. Невон и Кеуль Иркутской области)<sup>6</sup>.

В нефтегазодобыче высока вероятность формирования новых сервисных центров, а также центров производства и технологического обеспечения в г. Иркутске (это связано с разработкой месторождений углеводородов в Восточной Сибири и на материковом шельфе Дальнего Востока). Также будут поддерживаться добыча и использование местных ресурсов, особенно топливных — углеводородного сырья, угля — с целью не

только сокращения «северного завоза», но и создания новых рабочих мест. Наиболее перспективны в этом отношении нефтегазо-конденсатные месторождения Усть-Кутского, Киренского и Катангского районов.

#### Примечания

<sup>1</sup> <http://www.kremlin.ru>.

<sup>2</sup> <http://www.economy.gov.ru>.

<sup>3</sup> <http://www.govirk.ru>.

<sup>4</sup> Программа социально-экономического развития Иркутской области на 2006–2010 годы / под ред. М.А. Винокурова, В.И. Самарухи. Иркутск, 2007. С. 237.

<sup>5</sup> Программа социально-экономического развития Иркутской области на 2008–2012 годы. Иркутск, 2008.

<sup>6</sup> <http://www.economy.gov.ru>.

УДК 338.47(571.53)  
ББК 65.9(2)37

**А.В. САМАРУХА**

*заместитель директора по региональной экономике  
НИИ саморегулирования и развития предпринимательства  
Байкальского государственного университета экономики и права,  
кандидат экономических наук, г. Иркутск  
e-mail: samarukha\_alex@mail.ru*

## ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА В СТРУКТУРЕ ПРОГНОЗИРОВАНИЯ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ\*

Рассматриваются принципы усовершенствования транспортной системы субнационального образования в соответствии с особенностями стратегического развития регионов России на долгосрочную перспективу. Предложена балльная оценка приоритетности развития различных видов транспорта Иркутской области в зависимости от направлений активного стратегического развития отдельных муниципальных образований региона. Отмечена специфика Иркутской области в связи с наличием северных территорий. Даны рекомендации по комплексному развитию региональной транспортной системы в рамках единой комплексной программы социально-экономического развития региона (субнационального образования), согласующейся с отдельными профильными региональными, муниципальными и корпоративными подпрограммами и документами.

*Ключевые слова:* прогноз, регион, субнациональное образование, северные территории, транспортная система, стратегия, комплексная программа социально-экономического развития.

Процесс прогнозирования социально-экономического развития региона напрямую связан со всеми особенностями входящих в

его структуру территорий. Иркутская область в результате объединения с Усть-Ордынским Бурятским автономным округом

\* 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 целевой программы «Развитие научного потенциала высшей школы (2006–2008 годы)». Тема зарегистрирована во ВНИЦентре, номер госрегистрации 01.2.006 06902.

стала субнациональным образованием, при этом более 60% его территории с населением свыше 25% населения региона причисляется к северным территориям (табл. 1), что существенно влияет на экономический и социальный уровень развития всего региона.

Таблица 1  
**Площадь территории и численность населения севера Иркутской области в 2006 г.**

Административно-территориальное образование	Общая площадь, тыс. га	Численность населения, тыс. чел.
Область всего	77 484,6	2 513,80
Города и районы Севера	47 531,8	631,00
Города		
Братск	26,3	253,20
Усть-Илимск	22,7	98,60
Районы		
Бодайбинский	9 197,6	25,40
Братский	3 318,9	62,70
Казачинско-Ленский	3 327,6	20,63
Катангский	13 904,3	4,30
Киренский	4 386,5	22,65
Мамско-Чуйский	4 339,6	6,60
Нижнеилимский	1 887,9	60,28
Усть-Илимский	3 659,4	21,30
Усть-Кутский	3 454,3	55,70
Доля Севера в областных показателях, %	61,3	25,10

Источник: материалы Иркутскстата.

Территорию Иркутской области в зависимости от основных направлений экономической деятельности можно условно разделить на три сектора: западный, центральный и северный. Основное направление развития западного сектора — это сельское хозяйство и транспорт. Центральный сектор способен развиваться как инновационный и

рекреационный центр Восточной Сибири. В северном секторе, в который входят Крайний Север и приравненные к нему местности Иркутской области, предполагается преимущественное развитие промышленности и транспорта.

Процесс активной реализации инновационного сценария социально-экономического развития региона напрямую зависит от эффективности работы территориального транспорта и состояния транспортной инфраструктуры (железнодорожный транспорт, автомобильные дороги и автомобильный транспорт, авиатранспорт с усилением роли регионального грузового и пассажирского воздушного флота, водный транспорт, трубопроводы — газо- и нефтепроводы, водопроводы). Для каждого отдельного района и населенного пункта в структуре территориального устройства субнационального образования Иркутская область первостепенное значение имеет развитие тех видов транспорта, которые в настоящее время обеспечивают основной объем грузо- и пассажироперевозок. Прежде всего это железнодорожный и автомобильный транспорт, а также авиа- и речной транспорт в отдаленных труднодоступных районах.

Исходя из структуры условного территориального деления Иркутской области, в табл. 2 дана авторская балльная оценка приоритетности активного развития различных видов транспорта в целях реализации инновационного сценария регионального развития.

Представленная пятибалльная система оценки необходимого развития транспорта региона, на наш взгляд, достоверно отражает потребность в развитии отдельных видов транспорта и транспортной инфра-

Таблица 2  
**Приоритетность развития отдельных видов транспорта и его инфраструктуры в разных секторах Иркутской области, балл**

Сектор	Железнодорожный транспорт		Автотранспорт		Авиатранспорт			Водный транспорт			Трубопроводы
	грузовой	пассажирский	грузовой	пассажирский	грузовой	пассажирский	международный	грузовой	пассажирский	оз. Байкал	
Северный	5	4	5	3	3	3	0	3	2	2	5
Центральный	2	5	4	3	3	3	4	3	5	5	3
Западный	2	4	5	3	3	3	0	3	1	0	3

структуры согласно условному территориальному делению Иркутской области на современной стадии ее социально-экономического развития. В ней принимаются во внимание доступность и эффективность применения разных видов транспорта, а также содержание необходимых мероприятий и уровень затрат на их активное развитие и формирование современной инфраструктуры в соответствии с региональными приоритетами и проектами промышленного (индустриального), сырьевого, миграционного, туристического и демографического развития Иркутской области и с учетом запланированного создания агломерации Иркутск–Шелехов–Ангарск.

Краткие универсальные характеристики балльной оценки представляются в следующих формулировках:

– 0 баллов — нет острой необходимости в активном развитии данного вида транспорта в связи с отсутствием роста объемов перевозок;

– 1 балл — требуется адекватное развитие данного вида транспорта с целью обеспечения необходимых объемов грузо- и пассажироперевозок с учетом динамики социально-экономических, демографических и миграционных процессов в муниципальных образованиях;

– 2 балла — требуются обновление транспортного парка, модернизация инфраструктурных конструкций и системы регулирования;

– 3 балла — необходимы увеличение объемов перевозок и планомерное развитие транспортной сети в соответствии с территориальным промышленным освоением и социально-экономическим развитием региона в ходе реализации стратегических мероприятий, предусмотренных активным инновационным сценарием его развития;

– 4 балла — требуются разработка отдельных стратегических и программных документов на среднесрочную перспективу и реализация утвержденных мероприятий по развитию транспортной сети, организации транспортных потоков и управлению ими с целью обеспечения роста эффективности и комфортности данного вида транспорта в соответствии со стратегией регионального развития;

– 5 баллов — необходимы подготовка стратегических и программных документов и активная реализация мероприятий по долгосрочному системному ускоренному развитию данного вида транспорта с созданием новых и укреплением существующих транспортных, логистических и туристических центров.

Одной из наименее развитых территорий Иркутской области и одновременно наиболее перспективной при индустриальном, сырьевом и инновационном развитии является северный сектор, или так называемые северные территории. Северные территории России характеризуются относительно суровыми природно-климатическими условиями и отсутствием развитой транспортной инфраструктуры. Кроме того, в ходе ведения хозяйственной деятельности здесь требуются повышенные затраты на производство продукции и жизнеобеспечение населения. По степени комфортности условий жизнедеятельности людей эти территории в ряде случаев подразделяются на абсолютно дискомфортные, экстремально дискомфортные и дискомфортные. В Иркутской области Бодайбинский, Мамско-Чуйский и Катангский районы причисляют к экстремально дискомфортным территориям, остальные — Братский, Усть-Илимский, Нижнеилимский, Усть-Кутский, Киренский, Казачинско-Ленский районы и гг. Братск, Усть-Илимск — к дискомфортным.

Наличие в регионе (субнациональном образовании) северных территорий вызывает необходимость решения многих социальных, экономических, финансовых, технологических, экологических и других проблем с учетом суровых природно-климатических условий данных территорий, при которых даже незначительные для менее неблагоприятных условий недочеты в организации грузо- и пассажиропотоков и управлении ими могут привести к катастрофическим последствиям. Промышленное освоение северных территорий, а также развитие и совершенствование в этой зоне всех направлений жизнедеятельности требуют функционирования эффективной транспортной системы, что на первый план выдвигает развитие строительно-дорожной индустрии, железнодорожного транспорта

(БАМ), строительство нефтепроводов и газификацию. Кроме того, с целью эффективного комплексного выполнения стоящих перед регионом задач необходимо проведение серьезных восстановительных мероприятий на региональном воздушном и речном транспорте.

Центральный (прежде всего) и западный условные секторы Иркутской области характеризуются более благоприятными, чем северный сектор, природно-климатическими условиями и на данный момент имеют более высокий уровень социально-экономического развития. Однако потребность в развитии транспорта здесь не ниже, а в некоторых экономически активных районах, в первую очередь центрального сектора, и выше, при этом многие проблемы в данных условных секторах стоят более остро (экологические, медицинские и т.д.), что требует взвешенных решений при выборе путей активного развития транспортной инфраструктуры и транспорта.

В настоящее время во многих регионах разрабатываются отдельные стратегические документы по развитию того или иного вида транспорта и его инфраструктуры. При этом не всегда или не в полной мере учитываются стратегические приоритеты социально-экономического развития России, утвержденные президентом и правительством России, действующие или находящиеся в стадии подготовки программы и инвестиционные проекты (региональные, корпоративные, международные). Последовательность прогнозных и программных изысканий и разработок в регионах, особенно касающихся долгосрочного планирования, часто не соответствует общепринятым научным подходам. Однако длительные сроки реализации стратегий, программ, планов и т.д. региона позволяют ежегодно корректировать и согласовывать отдельные по направлениям, но связанные стратегически, территориально или экономически, напрямую или косвенно, виды деятельности через формирование одного комплексного стратегического документа по долгосрочному социально-экономическому развитию региона (субнационального образования). Таким документом для Иркутской

области должна стать программа комплексного социально-экономического развития на долгосрочный период.

В настоящее время администрацией области утверждена Стратегия социально-экономического развития Иркутской области на долгосрочную перспективу (до 2025 г.), в которой достаточно подробно рассматриваются приоритетные направления развития региона и его отдельных территорий, однако конкретных мероприятий, расчетов, обоснований затрат на поэтапную модернизацию и развитие транспортной сети отдельных муниципальных образований и населенных пунктов данный документ не предлагает. Комплексная программа социально-экономического развития Иркутской области также не сможет включить в себя все необходимые разработки, проектно-сметную и иную документацию по всем видам транспорта и всем территориальным подразделениям региона. Соответственно, необходима подготовка методических рекомендаций по разработке муниципальных программ развития транспортной системы с учетом стратегических приоритетов с целью формирования единообразного представления о значении данной системы для выполнения задач и достижения целей, которые поставлены в стратегии долгосрочного развития Иркутской области и должны быть закреплены в комплексной программе социально-экономического развития региона (субнационального образования). Воспользовавшись такими рекомендациями, администрация каждого отдельного населенного пункта и района сможет определить приоритетные направления развития транспортной сети исходя из поставленных в долгосрочной комплексной программе социально-экономического развития региона задач, что при последующей многократной ежегодной корректировке позволит получить технически и экономически грамотный стратегический документ развития транспортной системы Иркутской области, в котором будут учтены специфика территорий, возможность и степень их вовлечения в активное экономическое и социальное развитие региона.