

Федеральное агентство по образованию РФ
Байкальский государственный университет экономики и права

В. Б. Игнатъев,
Ю.В. Гордина,
Я.Л.Горчаков,
Е.Ю. Молокова

**ТРАНСПОРТНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ СИБИРИ:
ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ**

Издательство БГУЭП
2006

УДК 656.01(571)
ББК 39.1(2Р5)
Т 65

Печатается по решению редакционно-издательского совета
Байкальского государственного университета экономики и права

Рецензенты: доктор экон. наук, проф., В.И. Самаруха
доктор тех. наук, проф. А.М. Михайлов

В. Б. Игнатъев, Ю.В. Гордина, Я.Л.Горчаков, Е.Ю. Молокова
Транспортное обеспечение Сибири: проблемы и перспективы
Монография. – Иркутск: Изд-во БГУЭП, 2006. – 320 с.
ISBN 5-7253-1324-7

Данная монография является обобщением результатов самостоятельных исследований авторов. В ней исследуется уровень жизни, ресурсное обеспечение, развитие промышленности и транспорта Сибири и особенно Иркутской области, районов Крайнего Севера и мест компактного проживания малочисленных народов севера, определяются проблемы и перспективы их решения.

Работа предназначена для научных работников, аспирантов и студентов транспортных и нетранспортных специальностей вузов, а также для специалистов различных видов транспорта, органов управления и власти.

ББК 39.1(2Р5)

ISBN © Игнатъев В.Б., 2006
© Издательство БГУЭП, 2006

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	7
ГЛАВА 1. РЕГИОНЫ СИБИРИ: ПРИРОДНО-РЕСУРСНЫЕ, ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ СИСТЕМЫ И ЭКОНОМИКА РЕГИОНОВ СИБИРСКОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО ОКРУГА	10
1.1. Региональные социально-экономические системы Сибири	10
1.2. Общая характеристика Сибирского Федерального округа	15
1.3. Оценка природно-ресурсных систем Иркутской области	31
1.4. Развитие отраслей промышленности Иркутской области	50
1.5. Ресурсно-производственный потенциал как грузовая база транспорта Сибири	66
1.6. Сибирские районы Крайнего Севера	71
1.7. Оценка влияния транспортного фактора на производство и уровень жизни населения районов Севера	94
ГЛАВА 2. ТРАНСПОРТ СИБИРИ: СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ, ПРОБЛЕМЫ, ЗАДАЧИ	115
2.1. Оценка транспортной сети Сибири	115
2.2. Оценка роли транспортного и транзитного потенциала в экономике Иркутской области	126
2.3. Общая характеристика транспорта СФО и Иркутской области	133
2.3.1. Железнодорожный транспорт	139
2.3.2. Автомобильный транспорт	148
2.3.3. Гражданская авиация	155
2.3.4. Внутренний водный транспорт	159
2.3.5. Городской пассажирский транспорт	165
2.3.6. Нефтегазотранспортная инфраструктура	169
2.4. Анализ состояния транспортных связей в районах Севера Иркутской области	170
2.5. Районы с ограниченной транспортной доступностью	175
2.6. Анализ организации финансирования завоза грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности	188
ГЛАВА 3. ТРАНСПОРТ СИБИРИ: ПЕРСПЕКТИВЫ	204
3.1. Транспортные преимущества России и Сибири. Реализация транзитного потенциала России	204
3.2. От макроэкономического прогноза к транспортной стратегии России	222
3.3. Проблемы прогноза и координации развития транспорта и экономики регионов Сибири в целом	227
3.4. Нефтегазопроводы из Сибири. Варианты трубопроводов для экспорта природного газа	236

3.5. Перспективы железнодорожных магистралей	242
3.6. Северный морской путь — основа Арктического транспортного коридора	249
3.7. Кроссполярный воздушный мост	251
3.8. Основные цели и задачи развития транспортной системы	260
3.9. Некоторые аспекты управления и регулирования развитием транспорта Сибири	272
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	279
ПРИЛОЖЕНИЕ 1	281
ПРИЛОЖЕНИЕ 2	290
ПРИЛОЖЕНИЕ 3	294
ПРИЛОЖЕНИЕ 4 МЕРОПРИЯТИЯ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММЫ «МОДЕРНИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИИ (2002-2010 ГГ.)» В РЕГИОНАЛЬНОМ РАЗРЕЗЕ – СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ	297

ВВЕДЕНИЕ

Исторически сложившаяся неоднородность социально-экономического пространства России оказывает значительное влияние на функционирование государства, структуру и эффективность экономики, стратегию и тактику институциональных преобразований и социально-экономическую политику. **Межрегиональная дифференциация усилилась** при нарастании кризисных явлений в экономике и переходе к рыночным реформам. Это связано, во-первых, с включением механизма рыночной конкуренции, разделившего регионы по их конкурентным преимуществам и недостаткам; обнаружилась различная адаптация к рынку регионов с разной структурой экономики и разным менталитетом населения и власти. Во-вторых, значительно ослабла регулирующая роль государства, что выразилось в сокращении государственных инвестиций в региональное развитие, отмене большинства региональных экономических и социальных компенсаторов. В-третьих, сказалось фактическое неравенство различных субъектов РФ в экономических отношениях с центром. В результате величина среднедушевого производства валового регионального продукта и среднедушевой реальный доход населения субъектов РФ стали различаться более чем в 20 раз. Такая резкая дифференциация имеет своим неизбежным следствием расширение ареалов депрессивности и бедности, ослабление механизмов межрегионального экономического взаимодействия и нарастание межрегиональных противоречий. Все это значительно затрудняет проведение единой общероссийской политики социально-экономических преобразований. Хотя существование территориальных социально-экономических диспропорций во многом порождается объективными причинами, не подлежит сомнению необходимость их смягчения.

Чрезмерные различия в условиях жизни населения центра и периферии различных регионов страны воспринимаются обществом как нарушение принципов социальной справедливости и могут приводить к усилению центробежных тенденций и сепаратизма.

Поэтому стратегически важным для России является проведение сильной государственной региональной политики, направленной на сглаживание чрезмерной дифференциации в уровнях социально-экономического развития (СЭР). Первоочередной задачей является улучшение условий жизни в наиболее отстающих регионах. Это станет возможным при устойчивом росте национальной экономики, что, в свою очередь, невозможно без развития транспортных систем России и ее регионов.

Развитие транспортной системы относится к приоритетным задачам государственной деятельности. Основная цель развития транспортной системы – создание условий для улучшения социально-экономического поло-

жения России путем снижения издержек транспортировки товаров и грузов по территории страны, улучшения качества транспортных услуг, предоставляемых населению, обеспечения растущих потребностей экономики в транспортных услугах.

В целях координации действий органов власти различного уровня, предприятий и инвестиционных институтов развитие транспортной системы необходимо осуществлять на основе положений единой государственной транспортной политики и в соответствии с комплексной программой модернизации транспортной системы России.

При этом должны быть учтены как потребности экономики в развитии инфраструктуры внешнеторговой деятельности: использованию преимуществ геополитического положения страны и укреплению ее роли в мировой хозяйственной системе, так и интересы интеграции внутреннего рынка.

Процесс интеграции в мировое пространство необходимо использовать для усиления внутренней экономической интеграции. С этой точки зрения особое значение имеют проекты развития трансконтинентальных коммуникаций, проходящих через территорию России:

- модернизация Транссибирской железнодорожной магистрали как трансконтинентального контейнерного моста с параллельным завершением автомагистрали Дальний Восток – Западная Европа;
- сооружение второго Транссибирского железнодорожного хода – Северо-Сибирской магистрали, восточным участком которой станет БАМ, а на западе будут созданы выходы к портам Баренцева и Балтийских морей;
- развитие Северного морского пути – наиболее короткого маршрута между северными акваториями Атлантического и Тихого океанов, соединяющего Европу и Восточную Азию, Европу и Северную Америку;
- организация трансконтинентального (кросс-полярного) воздушного моста между Азией и Северной Америкой через Северный полюс;
- развития трансконтинентальных телекоммуникационных систем.

Развитие трансконтинентальных коммуникаций, проходящих через территорию России не возможно без развития региональных и муниципальных транспортных систем и отдельных видов транспорта.

Сибирь занимает особое место в экономике не только России, но и всего мирового сообщества. На ее территории сосредоточены огромные природные ресурсы, значительные производственные мощности. Сибирь находится в центре не только вышеназванных трансконтинентальных коммуникаций, но и транспортных коммуникаций России. Транспорт Сибири представлен всеми его видами. Поэтому их состояние во многом определяет состояние транспортных коммуникаций России и трансконтиненталь-

ных коммуникаций. От состояния транспортных коммуникаций Сибири зависит и уровень развития производства и вовлеченности ресурсов в экономику Сибири, России и мирового сообщества. Нельзя недооценивать роль транспорта Сибири и в социально-экономическом развитии регионов и России.

Особое место в социально-экономическом развитии России и Сибири занимают районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности. Это территории, как правило, богатые природными ресурсами, но в них не развита промышленность, нет или слабо развиты транспортные коммуникации, а поэтому уровень социально-экономического развития крайне низок. В этих регионах, как правило, проживают коренные малочисленные народы, условия жизни которых, крайне суровые.

Обозначенные проблемы предопределили цель и задачи исследования, которые раскрываются в данной монографии. В работе содержатся и предложения по развитию видов транспорта регионов и транспортных коммуникаций Сибири, что должно способствовать выравниванию уровня жизни населения и социально-экономического развития регионов, муниципальных образований.

ГЛАВА 1. РЕГИОНЫ СИБИРИ: ПРИРОДНО-РЕСУРСНЫЕ, ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ СИСТЕМЫ И ЭКОНОМИКА РЕГИОНОВ СИБИРСКОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО ОКРУГА

1.1. Региональные социально-экономические системы Сибири

Под экономическим регионом понимается совокупность объектов административно-территориального деления страны, обладающих рядом общих природно-экономических признаков.

Экономические регионы выделяются по следующим классификационным признакам:

- по относительной общности объективных условий хозяйствования в пределах данной территории;
- по общности целей и задач совместной разработки и осуществления региональных программ экономического и социального развития добровольными объединениями субъектов РФ;
- по условиям изучения и контроля природно-климатических, экологических и геологических параметров местности, в том числе на территориях государственных природных заповедников и национальных парков;
- по условиям осуществления технического надзора за строительством и использованием основных фондов, в том числе на объектах, требующих обеспечения сейсмической и радиационной безопасности;
- по условиям обеспечения государственного таможенного контроля за внешнеторговыми операциями;
- по характеру и степени дискомфорта условий жизнедеятельности населения, в том числе в районах проживания малочисленных народов России.

Исходя из общности условий хозяйствования, выделяются экономические районы, экономические зоны и макрорайоны.

Под **экономической зоной или макрорайоном** понимается часть территории страны, в которую полностью или частично включаются несколько экономических районов. При этом экономические районы или их части могут включаться в несколько экономических зон (макрорайонов).

Сибирская экономическая зона включает Западно-Сибирский и Восточно-Сибирский районы.

Экономическая зона Байкало-Амурской магистрали включает десятки Сибирских территорий.

Экономическим районом (ЭР) является часть территории страны, состоящая из нескольких республик, краев, областей, автономной области, автономных округов, городов федерального значения, характеризующаяся территориально-хозяйственным единством (комплексностью), относитель-

ным сходством природных и экономических условий и особенностей. При этом отдельный субъект РФ может быть включен в состав лишь одного экономического района.

В Западно-Сибирский район входят:

Республика Алтай, Алтайский край, Кемеровская область, Новосибирская область, Омская область, Томская область, Тюменская область, Ханты-Мансийский авт. округ, Ямало-Ненецкий авт. округ.

В Восточно-Сибирский район входят:

Республика Бурятия, Республика Тыва, Республика Хакасия, Красноярский край, Таймырский (Долгано-Ненецкий) авт. округ, Эвенкийский авт. округ, Иркутская область, Усть-Ордынский Бурятский авт. округ, Читинская область, Агинский Бурятский авт. округ.

Основанием для формирования, изменения состава и упразднения экономических районов, экономических зон и макрорайонов являются решения федеральных органов государственной власти или согласованные решения Минэкономразвития России, Госкомстата России и Госстандарта России в пределах их полномочий.

Исходя из общности целей и задач совместной разработки и осуществления региональных программ СЭР и повышения эффективности деятельности федеральных органов государственной власти и совершенствования системы контроля за исполнением их решений на территории субъектов Федерации в ОКЭР представлены федеральные округа, межрегиональные ассоциации экономического взаимодействия (МАЭВ). **Федеральные округа** — крупные территориальные образования (состоящие из нескольких республик, краев, областей, автономных округов, городов федерального значения), характеризующиеся территориальным единством. Федеральные округа создаются решением федеральных органов государственной власти.

В Сибирский федеральный округ входят: Республика Алтай, Республика Бурятия, Республика Тыва, Республика Хакасия, Алтайский край, Красноярский край, Иркутская область, Кемеровская область, Новосибирская область, Омская область, Томская область, Читинская область, Агинский Бурятский автономный округ, Таймырский (Долгано-Ненецкий) автономный округ, Усть-Ордынский Бурятский автономный округ, Эвенкийский автономный округ¹.

Межрегиональной ассоциацией экономического взаимодействия (МАЭВ) является добровольное объединение группы республик, краев, областей, автономной области, автономных округов и городов федераль-

¹ Перечень федеральных округов: Указ Президента РФ от 13 мая 2000 г. № 849 (в ред. Указа Президента РФ от 21.06.2000 № 1149).

ного значения – субъектов РФ, создаваемое совместным решением их органов государственной власти и зарегистрированное в установленном порядке в Минюсте России. При этом субъект РФ может состоять в нескольких межрегиональных ассоциациях.

В МАЭВ «Сибирское соглашение» входят: Республика Алтай, Республика Бурятия, Республика Тыва, Республика Хакасия, Алтайский край, Красноярский край, Таймырский (Долгано-Ненецкий) авт. округ, Эвенкийский авт. округ, Иркутская область, Усть-Ордынский Бурятский авт. округ, Кемеровская область, Новосибирская область, Омская область, Томская область, Тюменская область, Ханты-Мансийский авт. округ, Ямало-Ненецкий авт. округ, Читинская область, Агинский Бурятский авт. округ.

Ассоциация автономных округов РФ, куда входят также Сибирские округа: Таймырский (Долгано-Ненецкий) авт. округ, Эвенкийский авт. округ, Усть-Ордынский Бурятский авт. округ, Ямало-Ненецкий авт. округ, Агинский Бурятский авт. округ.

Формирование остальных видов экономических регионов, включенных в ОКЭР, осуществляют соответствующие федеральные органы исполнительной власти в пределах их прав, полномочий и обязанностей, установленных для обеспечения наиболее эффективного выполнения возложенных на них функций обслуживания, инспекции, контроля и регулирования на данной территории.

С учетом условий контроля природно-климатических, экологических и геологических параметров местности на территории различных субъектов РФ в ОКЭР приведены регионы с группировкой объектов административно-территориального деления страны по межрегиональным территориальным управлениям и центрам по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды (УГМС и ЦГМС) и по территориальным и региональным отделам государственного геологического контроля (ОГГК).

Исходя из требований и условий обеспечения государственной охраны природных комплексов особой научной или культурной ценности в ОКЭР предусмотрен раздел «Особо охраняемые природные территории», в которые включены государственные природные заповедники и национальные парки. Состав и границы этих особо охраняемых природных территорий указываются в соответствии с постановлениями Правительства РФ.

С учетом условий осуществления технического надзора за строительством и использованием основных фондов, в том числе на объектах, требующих сейсмической и радиационной безопасности, в ОКЭР представлены разделы с группировкой объектов административно-территориального деления страны по территориальным и региональным округам и инспекциям органов федерального горного и промышленного надзора (ФГПН) и

межрегиональные территориальные округа по государственному регулированию ядерной и радиационной безопасности на производственных и научных объектах (МТО РБ).

Исходя из требований и условий обеспечения государственного таможенного контроля за внешнеторговыми операциями в ОКЭР представлен раздел, в котором субъекты РФ сгруппированы по региональным таможенным управлениям (РТУ).

С учетом сложности объективных условий, определяемых совокупностью природно-климатических, экономико-географических, социально-экономических, медико-биологических и других антропогенных факторов и параметров окружающей среды конкретных территорий (в том числе на Крайнем Севере России и в некоторых горных местностях), оказывающих неблагоприятное воздействие на человека, в ОКЭР² выделены регионы (территории) с различными уровнями дискомфорта условий жизнедеятельности населения, а также регионы, отнесенные к зонам чрезвычайной экологической ситуации.

Дифференциация регионов РФ. В России переход к рыночной экономике привел к социально-экономическим потрясениям. Он обусловлен, кроме прочего, неоднородностью экономического пространства и сильных различий регионов по возможностям адаптации к рыночным условиям. По этой причине особенно уязвимыми оказались три группы регионов³:

К первой группе относятся регионы с высокой концентрацией производств, ставших нерентабельными при переходе от плановых к рыночным ценам или внезапно потерявших покупательский спрос на свою продукцию. Такими регионами являются города, насыщенные предприятиями ВПК и инвестиционного машиностроения, лишившимися госзаказов, промышленные районы с предприятиями, производившими потребительские товары, которые стали неконкурентоспособными на свободном рынке.

Вторую группу образует часть периферийных регионов. Их положение ухудшилось из-за опережающего роста транспортных тарифов по сравнению с ценами на производимую продукцию, вследствие чего многие транспортно-экономические связи с внутренними регионами страны стали неэффективными.

К третьей группе относятся регионы, ранее получавшие из федерального бюджета значительные средства на инвестиции и дотирование производства и лишившиеся этих источников финансового существования (например, многие северные регионы). Ряд регионов одновременно входят в две-три указанные группы. Общее их свойство — объективно ограничен-

² Общероссийский классификатор экономических регионов ОК 024-95: Постановление Госстандарта РФ от 27 дек. 1995 г. № 640 (в ред. Изменений № 1/98 ОКЭР, № 2/99 ОКЭР, № 3/2000 ОКЭР, № 4/2000 ОКЭР, № 5/2001 ОКЭР, утв. Госстандартом РФ).

³ Регионоведение. Под ред. Морозовой Т.Г. М., 1999. С.180.

ные возможности саморегулирования и саморазвития в рыночной среде.

Преимущества перехода к новым экономическим условиям сумели использовать главным образом регионы, сконцентрировавшие торгово-посредническую и финансовую деятельность (в первую очередь, гг. Москва и Санкт-Петербург), а также регионы экспортной ориентации.

Многие региональные напряженности в экономике переходного периода являются проявлением противоречия между инерционностью размещения материальных элементов национального богатства (природных ресурсов, основных производственных и непроизводственных фондов) и возросшей динамичностью экономических условий производства, труда, жизнеобеспечения. По этой причине возникают диспропорции между спросом и предложением на региональных и межрегиональных рынках товаров, услуг, факторов производства; между размещением производителей и потребителей. Острота региональных проблем усиливается также несбалансированностью рыночных преобразований в разных сферах.

Вследствие наложения друг на друга исторически сложившихся диспропорций и факторов переходного периода большая часть территории России в настоящее время — это проблемные регионы. Основными типами проблемных регионов являются слаборазвитые, депрессионные, экологически опасные, приграничные⁴.

К слаборазвитым (традиционно отсталым) относятся регионы, которые в силу ряда причин хронически отстают от среднероссийского уровня. В эту категорию входит более половины всех республик (северокавказских, Марий Эл, Алтай, Тыва), ряд областей европейской части. До 80% и более населения этих субъектов Федерации находится ниже официальной черты бедности.

Депрессивные регионы характеризуются наиболее глубоким спадом промышленного производства (чаще всего это регионы с высокой концентрацией ВПК и машиностроения, потерявшие государственный заказ и инвестиционный спрос). Здесь, как правило, наиболее высокая безработица. В их группу входят многие индустриально развитые области Северо-Западного, Центрального, Поволжского, Уральского, Западно-Сибирского, Восточно-Сибирского районов.

К экологически опасным относятся регионы, испытывающие последствия различных катастроф (Мурманская область, Поволжье, Урал, Кузбасс), побережье поднимающегося Каспийского моря.

В отдельную группу, принимая во внимание геополитическую ситуацию, целесообразно выделить ряд приграничных регионов, так как здесь помимо попыток поднять экономику необходимо развернуть принципиально новую для них пограничную и таможенную инфраструктуру, что

⁴ Экономическая география России. Под ред. Видяпина В.И. М., 2002. С.264.

приведет к коренным изменениям, и даже уклада жизни.

При определении приоритетов развития Сибирского федерального округа предполагается, что начавшаяся реструктуризация машиностроения, оборонной, пищевой промышленности в сочетании с увеличением доли высокотехнологичных и наукоемких производств в нефтехимии, лесопереработке, металлургии позволит в отдаленной перспективе переломить сырьевую направленность в развитии экономики округа. В связи с этим необходимо решить следующие задачи:

- развитие высокотехнологичных и наукоемких производств машиностроения в наиболее развитых индустриальных районах, прилегающих к Транссибирской магистрали;
- модернизация обрабатывающих производств потребительского назначения в южных районах;
- преодоление диспропорций в развитии добывающих и обрабатывающих отраслей;
- увеличение комплексности переработки сырья;
- дальнейшее развитие инфраструктуры, особенно социальной;
- развитие геологоразведочных работ и увеличение уровня обеспеченности запасами добывающей промышленности.

Темпы роста экономики округа будут определять Красноярский край и Иркутская область. Ожидается, что несколько более динамично будут развиваться отсталые ныне по уровню развития республики Тыва и Бурятия, а также Эвенкийский автономный округ⁵.

1.2. Общая характеристика Сибирского Федерального округа

На территории Европейской зоны страны сконцентрировано более 78% населения России, здесь производится 73% товарной продукции промышленности, 76% продукции сельского хозяйства. В месте с тем производственный комплекс зоны испытывает острый недостаток сырьевых ресурсов, в первую очередь – топливно-энергетических. В то же время основные природные ресурсы сосредоточены в Восточной зоне страны. Сибирь и Дальний Восток играют ведущую роль в обеспечении страны сырьем, топливом и конструкционными материалами. Здесь добывается более 79% угля, 69% нефти с газовым конденсатом, 92% газа, выпускается 62% продукции цветной металлургии. Подавляющая часть сырьевых ресурсов потребляется в Европейской зоне страны и экспортируется. Развитие отраслей макрорегионов отражено в таблице 1.

⁵ Прогноз до 2005 г. МЭРТ

Таблица 1

Территориальные пропорции развития отраслей промышленности и сельского хозяйства Европейской и Восточной зон

В процентах

Валовая продукция отраслей промышленности	Россия	В том числе	
		Европейская зона	Восточная зона
Промышленность (в целом)	100	73,1	26,9
Машиностроение	100	90,0	10,0
Черная металлургия	100	85,2	14,8
Топливная промышленность	100	43,6	59,4
Цветная металлургия	100	37,9	62,1
Химическая и нефтехимическая	100	83,0	17,0
Лесная и деревообрабатывающая	100	70,1	29,9
Пищевая промышленность	100	78,5	21,5
Сельское хозяйство	100	76,3	23,7

В состав **СИБИРСКОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО ОКРУГА (СФО)** входят практически все регионы Западно-Сибирского и Восточно-Сибирского экономического районов за исключением Тюменской области.

Территория СФО — 5114,8 млн кв. км (30% от России), но проживает здесь лишь 20,8 млн человек (14,3%). Округ включает в себя 4 республики, два края, 6 областей и 7 автономных округов. Сравнительный анализ социально-экономического развития регионов Сибирского Федерального округа в январе-декабре 2004 г. проводился на основе статистической отчетности (см. приложение 2).

Сибирский федеральный округ знаменит твердыми полезными ископаемыми. Здесь находится 85% общероссийских запасов свинца и платины, 80% — молибдена, 71% — никеля, 69% — меди, 67% — цинка, 66% — марганца, 44% — серебра, около 40% — золота. Кроме этого — титан, вольфрам, цементное сырье, фосфориты, железные руды, бокситы, олово.

Другой экономический «конек» региона — освоение территорий, находящихся в зоне БАМа. На этом участке есть золото, редкие металлы, медь, уголь, асбест и т.д. Суммарная инвестиционная емкость этих проектов (без нефти, газа и трубопроводов) составляет около 7–10 млрд долларов.

Сдерживающий фактор освоения Сибири — недостаточная транспортная связь; основная железнодорожная магистраль — старый Транссиб. Значительные участки трех широтных магистралей, построенных в совет-

ское время, после распада СССР оказались в суверенном Казахстане; то же самое произошло и с линиями электропередач. Энергомагистрали сейчас сооружены, и «электрическая независимость», можно сказать, восстановлена. Но в железнодорожной и автодорожной сетях еще предстоит проложить новые маршруты.

В Сибирском федеральном округе можно выделить три группы регионов: Юга Западной Сибири, Ангара-Енисейский и Забайкалье.

Экономика Ангара-Енисейских регионов. В состав Ангара-Енисейских регионов входят Республика Тыва (Тува), Республика Хакасия, Красноярский край с Таймырским и Эвенкийским автономными округами и Иркутская область с Усть-Ордынским Бурятским автономным округом.

РЕСПУБЛИКА ТЫВА (ТУВА) расположена в центральной части Азии (в Кызыле – столице республики, центре Азии, данный географический факт зафиксирован гранитным обелиском). **Площадь** Тувы 170,5 тыс. кв. км.

Тува – самый «молодой» (не считая Калининградской области) регион в составе России. 13 октября 1944 г. Тувинская Народная Республика была принята в состав СССР на правах автономной области РСФСР. 10 октября 1961 г. ей был придан статус автономной республики (АССР), в 1990 г. принята Декларация о государственном суверенитете Советской Республики Тыва (Тува).

Население – 309 тыс. человек. Тувинцев – 64,3% (в 1970 г. – 58,6%; Тува одна из 6 российских республик, где титульная нация составляет большинство, причем ее доля увеличивается), русских – 32%. Социальная особенность Тувы: коренное население исповедует ламаизм (что характерно для Бурятии, двух бурятских автономных округов и Калмыкии). Городское население – 146,6 тыс. человек, из них 61% сосредоточен в столице – г. Кызыл (90,3 тыс. человек). Остальные городские поселения небольшие: центры асбестодобычи – Ак-Довурак (15 тыс. человек) и угледобычи – Чадан (9,4 тыс. человек); город Шагонар (10 тыс. жителей) известен тем, что попал в зону затопления после завершения строительства Саяно-Шушенской ГЭС и перенесен на 7 км.

Природные ресурсы. Разведаны запасы меди и молибдена (Аксугское месторождение), полиметаллов (Кызыл-Даштыгское), ртути (Терлигхайское и Чазадырское), золота (Тарданское и Састыг-Хемское), редких металлов (Улуг-Танзекское и Тастыгское), флюорита, барита и сидерита (Карасугское), фосфоритов (Сангиленское), нефелинов (Боянкольское), цементного сырья (Хайыркканское). Но пока добываются только асбест (Ак-Довурак), каменный уголь высокого качества (Улуг-Хем) и кобальт (Хову-Аксы). На пути к освоению богатств стоят два препятствия: горный харак-

тер местности и отсутствие подходов. К этому добавляется «главный тормоз» развития экономики — отсутствие железнодорожной связи с Россией.

Промышленность. Характерная черта экономики — зависимость от поставок из других регионов, ввоз по весу в 4 раза превышает вывоз (республика поставляет асбест, мясо, шерсть, пушнину, кожевенное и лекарственное сырье), а по стоимости — в 8 раз.

Сельскому хозяйству Тувы был нанесен большой урон политикой коллективизации и принудительного перехода к оседлости (до 1953 г.), «освоением целины» (после 1954 г.), «экономическими реформами». Основная отрасль — животноводство, дающее 86% всей аграрной продукции; преимущественное направление — мясо-шерстное. Составляя всего 0,2% населения Российской Федерации, Тува настригает 1% шерсти.

Транспорт. Главный и почти единственный вид транспорта — автомобильный (92% всего грузооборота), две магистрали связывают Туву с соседними районами Красноярского края, где находится ряд «тувинских» предприятий (склады, ремонтные мастерские и т.п.). Авиарейсы связывают Кызыл с Абаканом и Красноярском. Вопрос о строительстве железнодорожной связки в Туву поднимается с 1945 г., но так и не получил своего разрешения до сих пор.

РЕСПУБЛИКА ХАКАСИЯ расположена на левобережье верхнего течения реки Енисей, в долине реки Абакан, окаймленной с запада хребтами Кузнецкий Алатау и Абаканский, с юга — Западными Саянами. **Площадь** 61,9 тыс. кв. км.

Образована 20 октября 1930 г. как автономная область, в 1991 г. приняла современное наименование как самостоятельный субъект Федерации. Столица — Абакан (166 тыс. жителей).

Население республики — 586 тыс. человек. Городское население — 72,4% (кроме столицы еще 2 города республиканского и 2 районного подчинения). Этнический состав: хакасы — 11,1% (в 1970 г. — 12,3%), близкие к ним игорцы — 0,2%, русские — 79,5%.

Природные ресурсы. Главные богатства недр: каменный уголь Минусинского бассейна (Изыхское и Черногорское месторождения); уголь малосернистый и малофосфористый, с высокой теплотой сгорания, балансовые запасы угля свыше 4 млрд т, из них 3 млрд т могут добываться открытым способом; железные руды (район города Абаза, поселка Вершина Теп) — в обогащенном виде поступают на комбинаты г. Новокузнецка; молибденовые руды (г. Сорок); мрамор, гипс, известняк (Кибик-Кордонское месторождение). Реки, особенно Енисей, несут значительные запасы гидроэнергии.

Промышленность по отраслям: легкая — 2,4% (Хакасия даст 1% российской обуви); цветная металлургия — 17,4%; пищевая — 26,3%; электро-

энергетика – 8,1%; машиностроение и металлообработка – 5,8%; топливная – 7,8% (добыча угля); лесная и деревообрабатывающая – 1,3%; промышленность стройматериалов – 5,7%; черная металлургия – 4,6%. Основной промышленный узел – город Абакан; Саяногорск (54 тыс. жителей) – город ГЭС и алюминиевого завода; Черногорск (80 тыс. жителей) – город шахтеров, текстильщиков, кожевников.

Сельское хозяйство. Доминирует животноводство (75%), особенно овцеводство, по настригу шерсти она занимает одиннадцатую позицию среди 89 российских регионов. Растениеводство ориентируется на посевы яровой пшеницы, овса, картофеля и кормовых культур. Урожайность во многом зависит от орошения.

Транспорт. Протяженность железных дорог свыше 800 км (в том числе одна из веток Транссиба Тайшет – Абакан – Новокузнецк – Барнаул), 4 автодороги с твердым покрытием – свыше 1200 км, судоходство по Енисею и Абакану. Аэропорты в Абакане и Саяногорске.

КРАСНОЯРСКИЙ КРАЙ – срединный регион Российской Федерации: от Красноярска до Владивостока 5347 км, до Калининграда 5244 км.

Край образован 7 декабря 1934 г. при разукрупнении Восточно-Сибирского края. До революции, с 1822 до 1925 г., существовала Енисейская губерния, которая затем вошла в Сибирский край. Краевой центр – Красноярск – в ранге региональной метрополии существует, таким образом, почти 175 лет.

Население края, без учета выделившихся субъектов Федерации, составляет 3039 тыс. человек. Доля городских жителей 72,4% (в крае 24 города, из них 15 краевого подчинения). Этническая структура, как у любой территории освоения, довольно пестрая: русское население преобладает (88,1%), далее идут украинцы (3,4%), татары (1,6%), немцы (1,4%), белорусы (1,0%).

Природные условия и ресурсы. Регион называют краем несметных богатств, здесь есть, помимо гидроэнергоресурсов, значительные запасы бурого угля – 140 млрд т, доступных для разработки открытым способом (всего до глубины 600 м – 600 млрд т); считаются вероятными запасы нефти и газа. Имеются Ирбинское и Краснокаменское месторождения железных руд, Норильское месторождение цветных и редких металлов (медь, никель, кобальт, платиноиды), Приангарье (свинец, сурьма), Енисейский кряж (золото), есть также месторождения гипса (Ужур), известняка (Красноярск, Боготол), графита (Ногинское). Образовано два заповедника: Столбы (47,2 тыс. га) и Саяно-Шушенский (389,6 тыс. га).

Промышленность (%): электроэнергетика (8,8), топливная (7,8), черная и особенно цветная металлургия (4,9), машиностроение (7,2), лесная промышленность (6,3). Ведущий промышленный центр – Красноярск с

разнообразной продукцией: алюминий, оборудование для лесной промышленности, суда, радио и телевизоры, синтетический каучук, шины, медпрепараты. Норильск — центр крупного индустриального района по добыче и выплавке цветных и благородных металлов; Ачинск — продукты нефтепереработки, глинозем (сырье Кия-Шалтырского месторождения в Кемеровской области), цемент; Канск — оборудование для бумажной промышленности, хлопчатобумажные ткани, стройматериалы; Минусинск — центр электромашиностроения: кабель, высоковольтная аппаратура, приборы, агрегаты; Назарово — ГРЭС, сельхозмашины, металлоконструкции, мебель; Лесосибирск и Игарка — центры лесной промышленности; Шарыпово и Бородино — важнейшие центры угледобычи (в Шарыпове — Березовская ГРЭС); Дивногорск — Красноярская ГЭС, завод низковольтной аппаратуры; Енисейск — судостроение, деревообработка.

Сельское хозяйство особенно развито в южной части края. Ведущая отрасль — животноводство мясо-молочного направления, развиты также свиноводство, коневодство. В растениеводстве основные культуры — зерновые, кормовые, картофель, овощи, из технических — лен-долгунец, махорка, горчица, подсолнечник; развито пчеловодство.

Транспорт. Общая длина железных дорог — 1740 км, основные линии электрифицированы; проектируется Северо-Сибирская магистраль от Нижневартовска на Якутск, которая пройдет через территорию края. В южной части развит автомобильный транспорт — протяженность дорог с твердым покрытием свыше 20 тыс. км. Судоходство по Енисею, Ангаре и некоторым их притокам, протяженность судоходных путей 13,2 тыс. км; до Игарки поднимаются морские суда. Крупные аэропорты в Красноярске, Норильске; авиалинии — во все районные центры и крупные промышленные города.

Край — один из экономических бастионов не только Сибири, но и всей страны. По производству валового регионального продукта на душу населения он уступает только Тюменской области (с ее нефтегазодобывающими округами) и Москве.

ТАЙМЫРСКИЙ (ДОЛГАНО-НЕНЕЦКИЙ) АВТОНОМНЫЙ ОКРУГ занимает крайний север Средней Сибири, включая полуостров Таймыр и архипелаг Северная Земля.

Округ образован 10 декабря 1930 г.

По **территории** он самый крупный из округов — 862,1 тыс. кв. км, делится на три административных района.

Население — около 50 тыс. человек (в 1970 г. — 38,1 тыс., в 1989 г. — 55,8 тыс.); сокращение вызвано оттоком пенсионеров в связи с ухудшением социально-экономической ситуации. Доля титульных народов весома — 8,8% составляют долганы, 4,4% ненцы; кроме них из народностей Севера

проживают еще нганасаны, эвенки, энцы (2,3%). Русские составляют большинство (67,1%), затем идут украинцы (8,6%), немцы (1,5%) и татары (1,25%). Почти все городское население сосредоточено в Дудинке (32,1 тыс. человек; это крупнейший морской порт Сибири; как старейшее русское поселение за Полярным кругом существует с 1667 г.). Другое городское поселение – Диксон (4,1 тыс. человек), где с 1915 г. действует первая российская арктическая радиостанция.

Полезные ископаемые обещают краю в перспективе бурное развитие; в первую очередь это Норильский узел цветных металлов (но он подчинен Красноярску); в самом округе – уголь, природный газ, возможно открытие нефти – геологическое изучение далеко не закончено.

Промышленность и сельское хозяйство развиты слабо.

Будущее региона связано с добычей ценного сырья. Огромное влияние на его экономику будет оказывать Норильский промышленный комплекс.

ЭВЕНКИЙСКИЙ АВТОНОМНЫЙ ОКРУГ занимает западную часть Средне-Сибирского плоскогорья, бассейны притоков Енисея – Нижняя Тунгуска и Подкамснная Тунгуска. **Площадь** 767,6 тыс. кв. км (второй по величине среди автономных округов). Округ делится на 3 административных района.

Население – 20 тыс. человек. 35% составляют городские жители – 8,6 тыс. человек, живущих в единственном поселке городского типа Тура, окружном центре. Среди населения преобладают русские (67,5%), эвенки (тунгусы; 14%), якуты (3,8%).

Округ лежит в ареале Тунгусского угольного бассейна с запасами свыше 2 трлн т. – от бурых углей до антрацитов. Разрабатываются месторождения графита (Ногинское) и исландского шпата.

Промышленность. Округ – регион будущего. Пока он экономически развит слабо.

Сельское хозяйство – пушной промысел и оленеводство. Здесь сосредоточено 24% оленьего стада Восточной Сибири (31 тыс. голов).

Современные виды **транспорта** – кроме воздушного и речного – отсутствуют.

Будущее округа связывается с освоением нефтегазовых месторождений Юрубчено-Тахомской зоны (ЮТЗ) и Катангской нефтегазоносной области; общие балансовые запасы – 2,5 млрд т нефти и 1,2 трлн куб. м газа. Перспективны также Ванкорское месторождение нефти и добыча алмазов (по прогнозам, эвенкийская кладовая алмазов сравнима с якутской).

ИРКУТСКАЯ ОБЛАСТЬ занимает южную часть Восточной Сибири по нижнему течению рек Ангара, Лена, Нижняя Тунгуска и Бирюса.

Территория 745,5 тыс. кв. км. Если не считать площади автономных округов, то это самая крупная область России (с автономными округами

крупнее будет Тюменская область). В Иркутскую область входит Усть-Ордынский Бурятский автономный округ – самостоятельный субъект Федерации. Вместе с ним площадь – 767,9 тыс. кв. км.

Образована 26 сентября 1937 г. при разукрупнении Восточно-Сибирской области. До этого город Иркутск (основан в 1686 г.) выполнял функции административного регионального центра Иркутской губернии и генерал-губернаторства (1764–1926 гг.), Восточно-Сибирского края (1930–1936 гг.) и одноименной области (1936–1937 гг.). Имеет 22 города (14 из них областного подчинения).

Население (без автономного округа) – 2652 тыс. человек; 88% населения – русские, из малочисленных народов – тофалары (Восточные Саны), эвенки (на севере).

Природными ресурсами область богата. Помимо био- и гидроресурсов, имеются каменные (Черемхово) и бурые (около Тулуна) угли, железная руда (Коршуновское, Нерюндинское, Рудногорское месторождения); с 1864 г. ведется добыча драгметалла в Ленско-Витимской золотоносной провинции. Весьма перспективно месторождение золота Сухой Лог (из неразрабатываемых – самое крупное в мире). На севере области – Ковыктинское газоконденсатное месторождение. Имеются запасы поваренной соли, минеральных вод и грязей бальнеологического использования (курорт Усолье-Сибирское); многочисленны месторождения слюды (Мамско-Чуйской район), мрамора, гипса, цементного сырья.

Промышленность (%): лесная и деревообрабатывающая – 24,2; топливная – 13,8; цветная металлургия – 12,8; машиностроение и металлообработка – 12,0; пищевая – 10,7; электроэнергетика – 9,3; химическая – 8,3; производство стройматериалов – 4,1; легкая – 3,1; прочие – 1,7.

Сельское хозяйство. 40% приходится на растениеводство и 60% на животноводство. Сектор играет обслуживающую роль в хозяйственном комплексе области. Из зерновых сеют яровые культуры – пшеницу, ячмень, овес; из кормовых – кукурузу на силос. Животноводство мясомолочного и шерстного направления; развито клеточное звероводство. Популярны в области охота, сбор таяжных ягод и кедровых орехов; рыболовство на Байкале, Ангаре, Лене.

Строительство – одна из развитых отраслей хозяйства с обилием мощных строительных организаций, приуроченных к Иркутску, Братской и Усть-Илимской ГЭС. Строительными материалами и деталями область обеспечена полностью. Мощности по вводу жилья в строй 1,2 млн кв. м.

Транспорт играет решающую роль в освоении территории области и ее связях с соседними регионами. Главная нагрузка на железные дороги (2,1 тыс. км) – Транссиб и БАМ. 90% из них электрифицировано. Автодороги – отстающий участок транспорта, из более чем 20 тыс. км общей про-

тяженности только 4 тыс. км дорог с твердым покрытием. Судоходством освоено 7,5 тыс. км трасс по рекам Ангара, Лена, Витим и озеру Байкал. На Ангарский нефтеперерабатывающий комбинат нефть поступает по трубопроводу с запада.

УСТЬ-ОРДЫНСКИЙ БУРЯТСКИЙ АВТОНОМНЫЙ ОКРУГ расположен в центральной части Иркутской области в виде анклава на Транссибирской магистрали.

Площадь 22,4 тыс. км, делится на 6 административных районов. 30 мая 1923 г. при образовании Бурят-Монгольской АССР был выделен Усть-Ордынский аймак как часть Бурят-Монголии на территории Иркутской губернии. 26 сентября 1937 г. он был выведен из подчинения Улан-Удэ и как национальный (с 1976 г. автономный) округ включен в состав Иркутской области. Конституцией 1993 г. ему дан статус субъекта Российской Федерации.

Население – 143 тыс. человек. Окружной центр – Усть-Ордынский. Преобладают в населении русские (58%) и буряты (34%).

Из полезных ископаемых наиболее значимы запасы гипса и каменного угля.

Промышленность развита слабо, преобладает пищевая индустрия (53,6% всей товарной продукции), особенно маслосыродельная (заводы в Усть-Ордынском, Бохане, Баяндае). На втором месте лесная промышленность (19,3% продукции – вывозка древесины и производство пиломатериалов; 3,3% продукции дает топливная промышленность (уголь добывается близ поселка Забитуй и Усть-Ордынского); 6,8% приходится на легкую промышленность (шерстомойную, швейную).

Сельское хозяйство. Ему принадлежит ведущее место в экономике, и в первую очередь животноводству; крупного рогатого скота насчитывается 260 тыс. голов, овец – 300 тыс. Заметен удельный вес округа в Восточной Сибири по производству мяса (5%) и по настригу шерсти (3,5%). В растениеводстве – посевы зерновых и кормовых культур; округ собирает 7,3% зерна региона.

Транспорт. Территория округа пересекается железной дорогой Транссиба и судоходной Ангарой. Недостаток транспортного обеспечения – отсутствие мостового перехода через Ангару.

ЭКОНОМИКА РЕГИОНОВ ЗАБАЙКАЛЬЯ. В состав Забайкальских регионов входят Республика Бурятия и Читинская область с Агинским автономным округом.

РЕСПУБЛИКА БУРЯТИЯ занимает гористую местность, окаймляющую озеро Байкал с юга, востока и севера. На юге выходит на госграницу России с Монголией. **Площадь** 351,3 тыс. кв. км.

Население в 1996 г. – 1053 тыс. человек. Столица Улан-Удэ (370 тыс. человек). Городское население – 59% (6 городов, из них 3 республиканского подчинения). Буряты составляют 24% населения. В республике проживает 60% бурятов России; 23% их находится в автономных бурятских округах – Агинском и Усть-Ордынском, 12% - в соседних Иркутской и Читинской областях. Другие народы: русские – 70%, украинцы – 2,2%, татары – 1%. На севере живут эвенки (около 2 тыс. человек).

Природные ресурсы: гидроэнергоресурсы, каменный и бурый уголь (местного потребления), вольфрам, молибден, золото, полиметаллы, железные руды, бокситы, апатиты, асбест, графит, известняки.

В **промышленности** выделяются электроэнергетика (31,7%); машиностроение (22,2 - самолетостроение, локомотиво- и вагоностроение, электротехника); пищевая (12,4), лесная и деревообрабатывающая (9,3); топливная (6,9; добыча угля); цветная металлургия (6,4%; крупнейшее предприятие – Джиддинский вольфрамо-молибденовый комбинат); производство стройматериалов (5,6%). Важнейшие промышленные центры, кроме Улан-Удэ, города: Гусиноозерск (31 тыс. жителей, крупная ГРЭС), Селенгинск (с печально известным целлюлозно-картонным комбинатом).

В **сельском хозяйстве** доминирует животноводство – тонкорунное овцеводство и разведение крупного рогатого скота. Земледелие специализируется на зерновых и кормовых культурах.

Основная транспортная магистраль – Транссибирская железная дорога, дополненная в 80-х гг. Байкало-Амурской магистралью. Развит автотранспорт, судоходство по Байкалу и Селенге. Аэропорты в Улан-Удэ, Гусиноозерске, Нижнеангарске (протяженность внутренних авиалиний – 10 тыс. км).

ЧИТИНСКАЯ ОБЛАСТЬ расположена в горной части Восточной Сибири, известной как Забайкалье (другое историческое название – Даурия), и на большом протяжении выходит на государственную границу с Монголией и Китаем. **Площадь** 412,5 тыс. кв. км (без Агинского Бурятского автономного округа).

Образована 26 сентября 1937 г. при разукрупнении Восточносибирской области. Центр – Чита (320 тыс. жителей). С момента получения статуса города (1851 г.) Чита была наделена административно-территориальными функциями: стала центром Забайкальской области Иркутского генерал-губернаторства и резиденцией управления Забайкальского казачьего войска. С 22 октября 1920 г. по 15 ноября 1922 г. была столицей Дальневосточной Республики, простиравшейся от Байкала до Сахалина и Камчатки. С 1926 по 1930 г. – окружной центр в составе Дальневосточного края.

Население области – 1216 тыс. человек, 65% населения проживает в городах. Имеется 5 городов областного и 5 городов районного подчинения.

Русские составляли 91,3% населения, украинцы 2,9%, буряты (помимо живущих в Агинском автономном округе) 1,9%, татары 1%.

Природные ресурсы: имеются каменный уголь (Букачаха), бурый уголь (Харанор, Черновские копи), железные руды (Краспокаменск), запасы полиметаллов (Нерчинск, Кличка, Хапчеранга), олова (Шерловая Гора), молибдена (Давенда, Шахтаминское месторождение), золота (Балей), флюоритов (Калангуй, Солонечный). Богата земля Забайкалья минеральными водами (курорты Дарасун, Шиванда).

Промышленность (%): цветная металлургия – 25,7 (единственный крупный регион России, где эта отрасль по объему продукции стоит на 1-м месте); легкая промышленность – 21,5; пищевая – 19,5; машиностроение и металлообработка – 8,1; лесная и деревообрабатывающая – 6,8; топливная – 6,1; электроэнергетика – 3,1; черная металлургия – 2,6; производство стройматериалов – 2,6. По сравнению с 1991 г. промышленное производство упало на 50%. Крупнейший промышленный центр – Чита (станки, мебель, камвольные и суконные ткани, обувь, меховые изделия). Другие промышленные центры: Краснокаменск (67,1) добыча железных руд, горно химический комбинат; Борзя (36,7) – пищевая индустрия; Петров-Забайкальский (28,3) – старейший (с 1789 г.) центр черной металлургии в Сибири, производство стекла, мебели; Балей (23,7) – добыча золота; Нерчинск (17,0) – оборудование для птицефабрик.

Сельское хозяйство. Развито тонкорунное и полутонкорунное овцеводство; по настригу шерсти область занимает 5–6-е место в России; на севере – пушной промысел и оленеводство. Доминирование животноводства сказывается на структуре сельскохозяйственных угодий. Свыше половины земель занято пастбищами, 18% – сенокосами; пашня занимает одну треть угодий – зерновые, картофель, овощи.

Транспорт. Главным условием освоения области – при особенностях ее рельефа, климата, гидрографической сети и проч. – является развитие транспорта. Протяженность железных дорог – около 3 тыс. км (из них 500 км – БАМ), 837 км электрифицировано (до Чернышевско-Забайкальского; электрифицируется участок до Могочи – 321 км). Автодорог с твердым покрытием – 7 тыс. км. Протяженность водных путей – 2,1 тыс. км. Аэропорты в Чите, а также в Краснокаменске, Балее, Нерчинске, Сретенске.

АГИНСКИЙ БУРЯТСКИЙ АВТОНОМНЫЙ ОКРУГ – анклав в центре Читинской области (Забайкалье), на Транссибирской железнодорожной магистрали. **Площадь** 19 тыс. кв. км, делится на 3 района. Впервые как самостоятельная территориальная единица – Агинский аймак, подчинявшийся Бурят-Монгольской АССР, образован 30 мая 1923 г.; 26 сентября 1937 г. подчинен Читинской области на правах автономного округа; с 1993 г. самостоятельный субъект Российской Федерации.

Население – 76,5 тыс. человек, в т. ч. в городских поселениях – 32,5% (имеется 4 поселка). Этнический состав: буряты – 54,9%; русские – 40,8%; народности Севера – 0,3%. Центр - поселок Агинское (8 тыс. жителей).

Запасы танталовых, вольфрамовых руд.

Промышленность (%): цветная металлургия – 60 (Орловский горно-обогатительный комбинат, добыча и обогащение танталовых руд); пищевая – 25,6; лесная и деревообрабатывающая – 6,3 (заготавливается до 100 тыс. куб. м древесины в год); легкая – 3,7 (первичная обработка шерсти).

Сельское хозяйство – ведущая отрасль экономики. Главное направление – тонкорунное овцеводство. При удельном весе населения 0,05% округ имеет 1,2% поголовья овец (до 800 тыс. голов). Растениеводство играет вспомогательную роль (зерновые и кормовые культуры).

Транспорт. Железнодорожная магистраль Чита – Забайкальск – Пекин пересекает территорию округа. Автодороги связывают Агинское с соседними городами Читинской области. Аэропорт в окружном центре.

Экономика регионов Юга Западной Сибири. В состав регионов Юга Западной Сибири входят Республика Алтай, Алтайский край, Кемеровская, Омская и Томская области.

РЕСПУБЛИКА АЛТАЙ занимает крайнюю южную высокогорную часть Западной Сибири.

Территория 92,6 тыс. кв. км. Столица – Горно-Алтайск, 40 тыс. жителей.

Образована 1 июня 1922 г. как Ойротская автономная область, 7 января 1948 г. переименована в Горно-Алтайскую, в 1991 г. получила современное название.

Население 202 тыс. человек, из них городского – 24%. Национальный состав: русские – 60,4%, казахи – 5,6%, алтайцы (коренное население) – 31%, к которым относится группа родственных народов (тубалары, челканцы, кумандинцы, алтай-кижи, теленгиты, телесы, телеуты), лишь за последние десятилетия сложившаяся в единую народность.

Из **полезных ископаемых** – ртуть, молибден, вольфрам.

Республика – одна из самых отсталых среди субъектов Российской Федерации. В **промышленности** занято всего 9% экономически активного населения. Главенствует пищевая индустрия (45,5% всей продукции; республика славится своими сырами); развита цветная металлургия (12,2%, в основном добыча ртутных руд); 12% дает легкая промышленность: 10,6% - производство стройматериалов. Все предприятия расположены в столице.

В **сельском хозяйстве** доминирует животноводство мясо-шерстного направления; развиты пчеловодство, сбор лекарственных трав; особая отрасль – разведение маралов. Республика нашла свою «нишу» на мировом

рынке, поставляя сырье для нужд фармацевтической промышленности (в основном в Южную Корею).

Транспорт развит очень слабо, железных дорог нет. Крупнейшая авто-трасса – Чуйский тракт, идущий от Бийска в Монголию.

Республиканский бюджет на 40% дотируется из федеральных средств.

КЕМЕРОВСКАЯ ОБЛАСТЬ расположена в юго-восточной части региона. **Территория** области 95,5 тыс. кв. км.

В предвоенный период здесь была создана новая угольно-металлургическая база; в первый период Великой отечественной войны сюда были эвакуированы десятки предприятий (в том числе «Днепроспец-сталь» из Запорожья, «Карболит» из Орехово-Зуева, анилиноокрасочный завод из г. Рубежное, Новокраматорский завод тяжелого машиностроения) и возникла необходимость приблизить руководство к комплексу (до этого Кузбасс входил в Новосибирскую область). Административное управление сложившимся промышленным комплексом Кузнецкого каменноугольного бассейна было оформлено с образованием 26 января 1943 г. Кемеровской области. Областным центром стал г. Кемерово (до 1932 г. Щегловск), хотя уже тогда Новокузнецк был важнее по экономическому значению и численности населения (в 1939 г. – 166 тыс., а в Кемерово – 137 тыс.), находясь на магистральной железной дороге, пересекающей весь бассейн. Но Новокузнецк в ту пору назывался Сталинским, а Сталинская область уже была (на Украине).

Население – 3,1 млн человек. Городское население – 87% (имеется 20 городов, из которых 18 областного подчинения). Как и в любом сибирском регионе освоения, русские составляют большинство населения – 9/10 от общего числа, кроме них проживают украинцы (2,1%), татары (2%), немцы (1,5%); к коренным жителям относятся шорцы (12,6 тыс. жителей), населяющие юг области – так называемую Горную Шорию.

Главное **природное богатство** области – каменный уголь Кузнецкого бассейна. Угленосные отложения занимают 26,7 тыс. кв. км – 28% территории области; общие запасы угля лучшего качества составляют 725 млрд т. Даже при прежнем уровне добычи (до 150 млн т в год) его хватило бы на 5 тыс. лет! В Горной Шории имеются запасы железных руд. В области есть также месторождения полиметаллов, цементного сырья, талька; в северо-восточную часть области вклинивается участок Канско-Ачинского бурого угольного бассейна (Тисуль).

Промышленность. Область индустриальная (%): топливная – 31; черная металлургия – 29 (выплавка стали – 14% российского производства); электроэнергетика – 11; химическая – 7; машиностроение – 6; цветная металлургия – 4; производство стройматериалов – 3,5 (около 6% цемента России). Крупнейшие промышленные центры: Новокузнецк – черная и

цветная металлургия – выплавка алюминия, горное оборудование, основная химия; Кемерово – химия и коксохимия, удобрения, синтетическое волокно, анилинокрасочная продукция, электромоторы. Другие значительные центры: Прокопьевск – электромашины, подшипники, продовольственное оборудование, резино-технические, фаянсовые изделия; Ленинск-Кузнецкий – гальванические элементы, электролампы, шахтное оборудование, коксохимия; Киселевск – горные машины, металлоконструкции, мебель; Междуречинск – центр угледобычи (5 шахт, в том числе крупнейшая в России «Распадская»); Анжеро-Судженск – горное оборудование, стекло, химико-фармацевтическая продукция; Юрга – абразивные материалы, ЖБИ, мебель, машиностроение; Белово – выплавка цинка, радиоаппаратура; Гурьевск – черная металлургия, цемент, минеральные краски, флюсы.

Сельское хозяйство играет вспомогательную роль. Развито растениеводство пригородного направления – овощи, картофель, садоводство; из зерновых – пшеница и овес. Животноводство мясо-молочного направления, свиноводство («кемеровская порода»), птицеводство, пчеловодство. В Горной Шории – пушной промысел.

Транспорт представлен развитой железнодорожной сетью протяженностью 1702 км (из них 1510 км – электрифицировано). Крупные аэропорты в Кемерово и Новокузнецке. Судходство по р. Томь от Новокузнецка и ниже.

Область лидирует в стране по добыче угля, выплавке стали (3-е место после Челябинской и Вологодской областей).

НОВОСИБИРСКАЯ ОБЛАСТЬ занимает Западно-Сибирскую равнину близ среднего течения р. Обь, где низменность постепенно переходит в возвышенность. **Территория** 178,2 тыс. кв. км; областной центр – Новосибирск (самый восточный миллионный город – 1400 тыс. жителей). Образована в 1937 г.

Население – 2,7 млн человек. Три четверти населения – горожане (14 городов, из них 7 областного подчинения). Этнический состав: русские – 92%, немцы – 2,2%, украинцы – 1,8%.

Полезные ископаемые: цементное сырье, каменный уголь (Горловский бассейн), перспективны поиски нефти и газы (Верх-Тарское месторождение).

Промышленность. Область индустриально-аграрная. Ведущие отрасли (%): машиностроение и металлообработка (36), пищевая (24), электроэнергетика (15), легкая (8), лесная и деревообрабатывающая (7). Добыча каменного угля (поселки Листвянский, Завьялово). Промышленность в основном сконцентрирована в Новосибирске – энергетическое, электронное машиностроение, производство станков, точных механизмов и приборов,

радиоаппаратуры, текстильного оборудования; авиационный завод; черная металлургия (выплавка стали 100 тыс. т); цветная металлургия (оловокомбинат); химическая промышленность (выпуск пластмасс), производство фармацевтических изделий; легкая и пищевая индустрия; Новосибирская ГРЭС и ГЭС. Другие города значительно уступают Новосибирску; наиболее крупные: Бердск – завод «Вега» по выпуску стереофонической техники; Искитим – цементное производство; Куйбышев – завод теплоприборов, автозапчастей и ЖБК.

Сельское хозяйство интенсивного типа. Область входит в «первую десятку» регионов – по продукции молока, зерна и в «первую двадцатку» — по шерсти и мясу.

Транспорт. Новосибирск — крупнейший транспортный узел Сибири. Его положение во многом схоже с тем, которое занимает Волгоград в Европейской части России. В пригороде Толмачево – один из 48 российских международных аэропортов.

Область поставляет в другие регионы станки, кормоуборочные комбайны, сухое молоко.

ОМСКАЯ ОБЛАСТЬ занимает юг Западно-Сибирской низменности по среднему течению р. Иртыш. **Площадь** 139,7 тыс. кв. км.

Образована 7 декабря 1934 г. Омск – город «второго поколения» освоения Сибири, то есть возведенный не первыми землепроходцами XVI–XVII вв., а в эпоху Петра I (1716 г.). Насчитывает 1,15 млн жителей.

Население области – 2,2 млн. человек, из них 67,3% живут в городах (в том числе 53,4% – в областном центре; кроме него, еще 6 городов). Этнический состав имеет специфику: 80,3% составляют русские и значителен процент немцев – 6,3% (154,2 тыс. человек), что наблюдается еще только в одном регионе – Алтайском крае; проживают украинцы (4,9%), казахи (3,5%), татары (2,3%). До революции в регионе находилось Сибирское казачье войско (172 тыс. человек).

Кроме торфа, запасы мергеля и других стройматериалов.

Структура **промышленной продукции** (%): топливная – 45,7; электроэнергетика – 12,5; химия и нефтехимия – 10,8; машиностроение – 9,6; пищевая – 12,9. В размещении промышленных предприятий доминирует Омск (95% машиностроительной продукции области – моторы, самолеты, ракеты, приборы, газоаппаратура, зерновые комбайны), здесь сосредоточено 100% нефтепереработки (крупнейший в стране НПЗ мощностью до 30 млн т в год; сырье поступает с Тюменских месторождений); производятся также синтетический каучук, шины. Остальные города — агропромышленные, наиболее заметные из них: Исилькуль (стройматериалы и пищевая промышленность) и Калачинск (запчасти для сельхозмашин, тракторные прицепы, стеновые материалы). В небольших городах и поселках – масло-

заводы (область производит одну треть сливочного масла Западной Сибири), молочноконсервные (область дает 5% российской продукции) и мукомольные заводы.

Сельское хозяйство. В растениеводстве преобладают зерновые, в первую очередь твердые сорта пшеницы, более трети посевной площади занято под кормовые культуры; высеивают картофель, из технических – подсолнечник, лен-долгунец и лен-кудряш. Животноводство дает 64% валовой продукции аграрного сектора, основное направление – молочно-мясное скотоводство, свиноводство, на юге – овцеводство.

Транспорт. Протяженность железных дорог – 886 км, в том числе электрифицированных – 527 км (линия Новосибирск – Омск – Петропавловск – Курган ныне международная, как и линия Карасук – Омск, пересекающая территорию Казахстана; из четырех веток Транссиба, проходящих через Западную Сибирь, полностью принадлежит России только одна – Екатеринбург – Тюмень – Омск). Автомобильных дорог с твердым покрытием – 1313 км, внутренних водных путей (Иртыш, Ишим, Омь) – 1667 км. Недостаточно развита транспортная сеть на севере области.

Главная отраслевая специализация области – нефтепереработка и нефтехимия, а также машиностроение; вывозятся нефтехимпродукты, самолеты, шины.

ТОМСКАЯ ОБЛАСТЬ занимает юго-восточную часть Западно-Сибирской низменности по среднему течению реки Обь. **Территория** 316,9 тыс. кв. км.

Образована 13 августа 1944 г., выделившись в самостоятельную область из Новосибирской. Центр – г. Томск (основан в 1604 г.), 475 тыс. жителей. Уже в 1804 г. Томск – центр обширной губернии. В 1925 г. область входила в Сибирский край, в 1930 г. – в Западно-Сибирский, в 1937 г. – в Новосибирскую область.

Население – 1 млн человек. Городского населения – 63,2% (имеется 6 городов областного подчинения). Русские составляют 88,2% населения, украинцы – 2,6%, татары – 2,1%, немцы – 1,5%.

Важнейшее **природное богатство** – лес; в недрах – нефть и природный газ (северо-запад области); торф (2-е место по запасам России); строительные материалы Цизвестняк, глины; богата область подземными водами и минеральными источниками.

Промышленность. Ведущее место заняли в ней новые отрасли: топливная – 32% общего ее объема и химическая с нефтехимической – 22%; развиты также машиностроение – 17, лесная и деревообрабатывающая – 5 и пищевая – 10% (в основном рыбная). Три четверти промышленной продукции дает областной центр, где производятся электромоторы, кабель, подшипники, инструмент, манометры, электролампы, радиотехника, счет-

ные машины, химическая и химико-фармацевтическая продукция, карандаши, спички, мебель. Центром нефтегазодобычи является г. Стрежевой (44,6 тыс. жителей, основан когда-то спецпереселенцами).

Сельское хозяйство. Земледелие дает 33%, животноводство – 67% валовой продукции; в посевах преобладают кормовые, пшеница, картофель, овощи, из технических – лен. Животноводство молочно-мясного направления, развиты свиноводство, птицеводство, пчеловодство.

Транспорт – водный и воздушный; железнодорожная сеть не сложилась, автодороги проложены лишь в юго-восточной части, связывающие Томск с городами Асино, Колпашево и Кузбассом. Развит трубопроводный транспорт; через область проходит нефтепровод от Самотлора до Ангарска и газопровод от Уренгоя до Новосибирска.

В России область известна продукцией лесной промышленности; новая отрасль специализации – добыча нефти и газа. Поставляет в другие районы электродвигатели, подшипники, изделия химической промышленности.

1.3. Оценка природно-ресурсных систем Иркутской области

Иркутская область расположена почти в центре Азии и Сибири, на основных транспортных магистралях, соединяющих Европу с дальневосточными районами России и странами Азиатско-Тихоокеанского региона.

Административно-хозяйственным и культурным центром Иркутской области и всей Восточной Сибири является Иркутск. Расстояние от Иркутска до Москвы по железной дороге — 5192 км (продолжительность поездки 3,5 сут.), до Владивостока — 4106 км (3 сут.). Разница во времени между Иркутском и Москвой — 5 ч., между Иркутском и Владивостоком — 2 ч.

Иркутская область занимает площадь 767,9 тыс. км² (4,6% российской территории, шестое место в России).

С севера на юг область протянулась почти на 1,5 тыс. км, с запада на восток — на 1,3 тыс. км. Крайняя южная точка располагается на широте 51°, примерно на широте таких городов, как Оренбург, Саратов, Воронеж. Северная оконечность почти достигает 65-й параллели, что севернее Магадана и Якутска, приблизительно на широте Анадыря.

Иркутская область больше любого западноевропейского государства. На ее территории смогли бы разместиться Италия, Дания, Бельгия, Великобритания, Португалия и Голландия вместе взятые.

Большая часть области расположена в пределах Среднесибирского плоскогорья, в бассейнах верхних течений Ангары, Лены и Нижней Тунгуски. На юго-западе в ее пределы вклиниваются горные массивы Восточного Саяна, на востоке — Приморский и Байкальский хребты, Становое и

Патомское нагорья. В состав Иркутской области входит часть водной поверхности оз. Байкал.

Самая низкая точка находится на дне оз. Байкал, вблизи о. Ольхона, и соответствует отметке 1181 м ниже уровня моря. Самая высокая — на вершине Кодарского хребта, на отметке 2999 м выше уровня моря. Общий перепад высот в пределах области — 4180.

Значительная удаленность от морей и расположение в центре Азиатского материка придают климату резко континентальный характер, с более длинной зимой, со значительным перепадом годовых (до 80°) и суточных (до 30°) температур.

Средняя температура января колеблется от - 18 °С до - 35 °С, июля от +17 °С до +33 °С.

По количеству солнечных дней Иркутская область не уступает Крыму и Северному Кавказу. Ежегодное количество часов солнечного сияния, в зависимости от района, колеблется от 1700 до 2500 (для сравнения: на Южном берегу Крыма 2300, Кисловодске — 2007, в Киеве — 1843, в Москве — 1582).

Ресурсы.

Земельный фонд. Земельный фонд области составляет 75.3 млн. га.

Таблица 2

Распределение земель по категориям

Категории земель	Площадь (тыс. га)
Земли сельскохозяйственного назначения	3323.2
Земли населенных пунктов	348.5
Земли промышленности	607.5
Земли особо охраняемых территорий	1550.0
Земли лесного фонда	66564.4
Земли водного фонда	2181.3
Земли запаса	695.9
Итого земель	75270.8

Эффективность использования земель падает за счет уменьшения сельскохозяйственных площадей, вследствие ухудшения их качественного состава. Не проводится новое мелиоративное строительство и реконструкция орошаемых и осушаемых земель, не выполняется комплекс мер по защите почв от эрозии.

По области учтено 797,8 тыс. га эродированных земель, что составляет 30,1% от общей площади сельскохозяйственных угодий. Особенно подвержена водной и ветровой эрозии пашня — 703,4 тыс. га. За последние 10-15 лет запасы гумуса в среднем уменьшились на 0,75 т/га, или на 1% ежегодно. По данным агрохимцентра на 01.01.99 г., площади с низким

содержанием гумуса увеличились на 81 тыс. га по сравнению с 1993 г. Падает плодородие почв.

Засоленные земли занимают 89,3 тыс. га, что составляет 4% от площади обследованных сельхозугодий, из них сильно засолены 44% и солончаки (5%). Заболоченные сельхозугодия занимают 52,4 тыс. га или 2,5%. Процессам заболачивания подвержены преимущественно сенокосы (24%) и пастбища (76%).

Растительность. Природно-ресурсный потенциал флоры Иркутской области включает 1733 вида высших сосудистых растений, в их составе имеется 605 видов лекарственных растений. Встречается 224 вида растений, которые могут использоваться как пищевые растения. Заготовка их ведется нерегламентированно, часто варварским способом, что приводит к нарушению многих ягодных массивов, особенно вблизи населенных пунктов.

Лесные ресурсы. Площадь лесов области 71 млн. га. (76% территории). Запасы древесины — 9,2 млрд. куб. м. В регионе сосредоточено 23% запасов лесов Восточной Сибири, 11% общероссийских, 2% мировых. Это превышает ресурсы таких стран Европы, имеющих высокоразвитую лесную промышленность, как Швеция, Норвегия, Финляндия, Югославия вместе взятые. Иркутская область является крупнейшей лесосырьевой базой страны — второй по величине после Красноярского края, а по качественным параметрам — породному составу, концентрации запасов и доступности их для освоения — уникальной.

На одного жителя Иркутской области приходится 21,1 га лесной площади, что почти в 5 раз больше, чем в среднем по России, и в 84 раза больше, чем в Западной Европе.

Спелые и перестойные насаждения занимают в регионе почти половину лесной площади. Максимальная концентрация спелых и перестойных насаждений (свыше 100 куб. м на га) отмечается в лесах Чунского, Усть-Илимского, Нижнеилимского, Усть-Кутского и Киренского районов.

Наиболее распространенной и ценной в хозяйственном отношении породой является сосна. В области это основной объект лесозаготовок. Высокие технические качества сосновой древесины делают ее особенно ценной для всех видов лесопромышленности. Наиболее крупные массивы сосновых лесов сосредоточены в бассейне Ангары, в южной части Средне-сибирского плоскогорья.

Второе место по хозяйственной ценности занимает лиственничная древесина, являющаяся высококачественным строительным материалом. К достоинствам лиственницы относится высокая стойкость к загниванию. Постройки из лиственницы могут служить несколько столетий. Листвен-

ничные леса доминируют в Тайшетском, Качугском, Жигаловском и Качинско-Ленском районах.

Основная часть территории области (более двух третей) покрыта таежными лесами, с преобладанием хвойных пород деревьев: сосны, лиственницы, кедра, пихты, ели. Хвойные леса занимают свыше 90% всей лесопокрытой площади.

Лиственные леса образуют лишь небольшие очаги. В них распространены осина и береза.

Лесостепные участки протянулись широкой полосой вдоль Транссибирской магистрали и далее через Ангаро-Ленский водораздел к водоразделу между Леной и верхним течением Киренги.

Несмотря на преобладание лесов, имеются степные районы. Обширная зона степей, так называемая Балаганская степь, простирается в долинах рр. Ангары и Унги. Обширные степные участки имеются в Приольхонье.

Всего в пределах области известно около 1800 видов растений, из которых 600 — лекарственные. Некоторые из них занесены в Красную книгу.

Природно-ресурсный потенциал флоры Иркутской области включает 1733 вида высших сосудистых растений, в их составе имеется 605 видов лекарственных растений. Встречается 224 вида растений, которые могут использоваться как пищевые растения. Заготовка их ведется нерегламентированно, часто варварским способом, что приводит к нарушению многих ягодных массивов, особенно вблизи населенных пунктов.

В целом по Иркутской области лесные земли (покрытые лесом и не покрытые лесной растительностью, но предназначенные для выращивания леса) составляют 85,7% ее территории. По отношению к общей площади земель лесного фонда лесные земли занимают 92,1% и лишь около 8% земель не предназначены или не пригодны для выращивания древесины. Это указывает на довольно благоприятную структуру земель лесного фонда для ведения лесного хозяйства.

Леса представлены на 76% насаждениями с преобладанием в составе хвойных пород, на 18% — мягколиственных, и 6% земель занято кустарниковыми зарослями. Если же учитывать только древостои, то на долю хвойных приходится 81% их площади, на долю мягколиственных — 19%.

Сосна занимает 15,1 млн. га, или 26% покрытых лесом земель, кедр около 7 млн. га, или 12% лесопокрытых.

Общий запас древесины в лесах области 9,13 млрд. м³, в том числе в спелых и перестойных лесах — 5,31 млрд. м³, из них в древостоях с преобладанием хвойных древесных пород — 4,66 млрд. м³.

Спелых лесов, возможных для эксплуатации, насчитывается 11,87 млн. га, что составляет 20% от покрытых лесной растительностью земель. Они представлены сосняками — 36%, лиственничниками — 29%, ельни-

ками — 9%, пихтарниками — 6%, березняками — 13%, осинниками и топольниками — 7%. На долю древостоев с преобладанием хвойных пород приходится 80% площади эксплуатационного фонда, что характеризует его как имеющий высокую ценность для лесозаготовителей. Остальные леса в настоящее время не могут быть вовлечены в промышленную эксплуатацию, так как, либо не достигли возраста рубки, либо выполняют специфические функции с жестким режимом ведения хозяйства, где рубки главного пользования запрещены, либо находятся в транспортно-недоступной части области.

Лесной фонд. Площадь земель лесного фонда Иркутской области около 70 млн. га. В ведении лесохозяйственных предприятий, подведомственных Иркутскому управлению лесами Рослесхоза, находится 95,4% общей площади земель лесного фонда. На долю всех других фондодержателей приходится 4,6% или 3,2 млн. га.

Лесистость. Территория области имеет самую высокую лесистость (78%) среди субъектов РФ. На одного жителя Иркутской области приходится 21,6 га покрытой лесом площади, что почти в 5 раз больше, чем в среднем по России, и в 84 раза больше, чем в Западной Европе. Этот показатель говорит о значительном лесосырьевом потенциале территории.

Породный состав. В лесах преобладают хвойные породы деревьев. Лиственница занимает 30% насаждений, сосна — 26%, кедр — 12%, ель — 6%, пихта — 3%. Наряду с хвойными породами встречаются лиственные: береза — 13%, осина — 6%, на долю кустарников приходится 6% лесопокрытой площади.

Запасы древесины. Среднегодовой прирост древесины в Иркутской области оценивается в 50–70 млн. м³, а ее общие запасы в 7–9 млрд. м³ (11% общероссийских запасов), что превышает ресурсы таких стран, как Швеция, Норвегия, Финляндия, Югославия и Франция вместе взятых.

Водные ресурсы. Основными водными артериями области являются: р. Лена, протяженностью 1726 км, р. Нижняя Тунгуска — 1386 км и р. Ангара с каскадом водохранилищ — 1059 км. Всего на территории области протекает более 60 тыс. водотоков общей протяженностью 309355 км, с общим объемом воды в них примерно 223 куб. км. Основную часть гидрографической сети составляют малые реки, удельный вес которых равен 93% общего числа рек.

Ежегодно на территории области водных ресурсов формируется около 175–180 куб. км, поступает из-за пределов области (с территорий Бурятии и Читинской области) 135–140 куб. км. За пределы области стекает более 310 куб. км. Основными хранилищами поверхностных вод области являются озеро Байкал и каскад Ангарских водохранилищ. Ресурсы пресных

подземных вод области составляют 850 куб. м/с в среднем за год. Их территориальное распределение неоднородно.

Наиболее высокая водообеспеченность приходится на Ангаро-Ленское междуречье, Предбайкалье и Предсаянье. В этих районах сосредоточено не менее 70% валового подземного стока. Вода обладает высоким качеством и может использоваться для питья без какой-либо водоподготовки.

Небольшое количество пресной воды сосредоточено в узкой полосе, примыкающей к промышленно-аграрной зоне на юге Иркутской области. Остальная часть территории области имеет пониженную либо низкую водообеспеченность.

Прогнозные запасы подземных пресных вод исчисляются в пределах 46933,7 тыс. куб. м в сутки. Разведанные запасы пресных вод составляют 1813,7 тыс. куб. м в сутки. Прогнозные эксплуатационные запасы подземных вод сосредоточены в южной и центральной части области.

В области распространены минеральные лечебные подземные воды, основная масса которых аналогична известным в России и в мире минеральным лечебным водам. Встречаются уникальные, но мало изученные, источники.

В пределах области имеются колоссальные запасы озерной, речной и подземной пресной и минеральной воды. При этом удельные затраты на получение 1 м³ воды, потребляемой промышленностью, коммунальным хозяйством и населением региона, в 2–5 раза ниже, чем в Европейской России.

Подземные воды. Кроме поверхностных, в Иркутской области имеются громадные запасы подземных вод — как минеральных (с минерализацией более 2 г/л), так и питьевых (до 1 г/л). Их общие прогнозные ресурсы оцениваются в 500–1000 м³/с, что эквивалентно примерно половине стока Ангары в районе оз. Байкал. В настоящее время суммарный водозабор с подземных горизонтов не превышает 4,5 м³/с, что составляет всего 0,5% возможного.

Особый интерес представляют запасы разнообразных минеральных вод. Они могут использоваться в промышленности для получения брома, калия, магния, йода, редких металлов.

Целебные минеральные воды. Иркутская область обладает богатой минерально-сырьевой базой. Природа щедро наградила территорию Иркутской области, расположив здесь самый крупный в мире Ангаро-Ленский артезианский бассейн минеральных вод (2,7 тыс. куб. км). В пределах области разведано 230 источников и скважин с минеральной водой, которую целесообразно применять для лечебно-оздоровительных и рекреационных целей. Воды минеральных целебных источников Иркутской

области не уступают по своим качествам водам источников знаменитых здравниц Северного Кавказа.

Имеющийся уникальный потенциал целебных вод еще ждет своего использования. Пока эксплуатируется только 20 источников. На их базе уже действуют курорты, ведомственные профилактории и пансионаты. Производится разлив питьевых и лечебно-столовых вод для реализации населению.

Реки и водохранилища. Всего в Иркутской области 67 тыс. рек, речушек и ручейков общей протяженностью 310 тыс. км (восемь окружностей земли по экватору). Речная сеть представлена бассейнами таких крупных рек, как Ангара, Лена, Нижняя Тунгуска, и их многочисленными притоками.

Средняя плотность речной сети — 400 м/км^2 . В горно-таежных районах Восточного Саяна, Хамар-Дабана, Северо-Байкальского и Патомского нагорий эта плотность возрастает до 1000 м/км^2 .

Благодаря своей многоводности многие реки представляют интерес для гидротехнического строительства. На некоторых из них (Ангара, Мамакан) уже возведены гидроэлектростанции и созданы водохранилища с суммарным объемом воды свыше 200 км^3 .

Озеро Байкал. Озеро Байкал расположено почти в центре Азии, на широте Москвы и Лондона. Длина его 636 км, наибольшая ширина 79,5 км, наименьшая — 25 км. Площадь водного зеркала озера — 31500 км^2 , что примерно равно площади такого государства, как Бельгия. Имея максимальную глубину 1637 м, озеро Байкал является самым глубоким озером мира. Озеро Байкал содержит 20% всей пресной воды планеты.

Байкал сформировался около 30 млн. лет назад и является древнейшим озером мира. Он расположен в огромной, ограниченной разломами земной коры впадине, которая продолжает расширяться примерно на 2 см в год. Байкал — горное озеро, его уровень выше уровня мирового океана на 445 м. Дно озера расположено почти на 1200 м ниже уровня океана. Мощность озерных отложений в ряде мест достигает почти 10 км. В осадках озера «зашифрована» информация об изменениях климата и геологической истории Азии за последние 25–30 млн. лет.

В Байкале сосредоточено 23 тыс. км^3 или 20% мировых запасов поверхностных пресных вод, отвечающих стандартам качества чистой питьевой воды.

Котловина озера может вместить всю воду Балтийского моря или воду всех пяти Великих озер Америки. Р. Ангара, вытекающая из озера, выносит 2000 м^3 воды в секунду. Если бы прекратился сток всех впадающих в озеро рек, то и в этом случае Ангара могла бы вытекать из Байкала в тече-

ние 360 лет. Для заполнения котловины понадобился бы весь годовой сток рек земного шара.

Вода Байкала отличается необыкновенной чистотой и прозрачностью. Белый диск Секки, применяемый для определения прозрачности воды, виден в Байкале до глубины 40 м, тогда как прозрачность вод Каспийского моря не превышает 25 м, озера Севан — 20 м. Уступают Байкалу по прозрачности и прославленные альпийские озера.

Глубинная питьевая вода Байкала используется при изготовлении высококачественных спиртных и безалкогольных напитков, идущих на экспорт в Австралию, США и другие страны.

Благодаря своим уникальным свойствам озеро Байкал было включено в Список участков мирового наследия на 12-й сессии Комитета по Мировому наследию в Мексике 2–7 декабря 1996 г.

В отличие от множества других озер Северного полушария, Байкал сохранился в состоянии, близком к первозданному, в значительной степени благодаря тому, что его водосборный бассейн пока мало населен. Здесь проживает около 2 млн. чел., промышленность и сельское хозяйство пока не получили масштабного развития. Поэтому загрязнение Байкала имеет локальный характер и, в основном, приурочено к отдельным крупным источникам промышленных выбросов. Это подтверждено многочисленными данными, полученными в последние годы российскими и зарубежными учеными.

Контроль за соблюдением природоохранных требований осуществляется службой госконтроля Госкомприроды Иркутской области. Ее деятельность нацелена на проверку выполнения природопользователями требований природоохранного законодательства, соблюдения норм сбросов в водоемы и выбросов в атмосферу, накопления, переработки и утилизации промышленных и бытовых объектов, охрану земельных, растительных и животных ресурсов (в том числе рыбных запасов). Обследованию подлежат все объекты, которые оказывают антропогенное воздействие на окружающую среду.

Гидроэнергетические ресурсы. Доля России в мировых запасах гидроэнергетических ресурсов, технически возможных к использованию, оценивается в 10%. Основная часть гидроэнергетических ресурсов России (около 70%) сосредоточена в Восточной Сибири.

На территории Иркутской области общие потенциальные запасы гидроэнергетических ресурсов оцениваются в 200–250 млрд. кВт/ч в год, в том числе технически возможных к использованию — примерно в 190 млрд. кВт/ч в год. Наличие значительных гидроресурсов станет и в дальнейшем определять развитие Иркутской области как важнейшего центра энергоемких производств на востоке страны. В настоящее время вовлечена

в оборот только треть имеющихся гидроресурсов. Построено три гидроэлектростанции на Ангаре суммарной мощностью 9,1 ГВт с годовой выработкой электроэнергии более 50 млрд. кВт/ч, а также одна ГЭС на р. Мамакан (приток Витима) мощностью около 100МВт с возможной годовой выработкой электроэнергии до 0,4 млрд. кВт/ч.

Таблица 3

Гидроэнергетические ресурсы Иркутской области

Река	Возможная выработка электроэнергии, млрд. кВт/ч в год
1	2
Ангара	60
Витим	50
Чуна и Бирюса	20
Лена	14
Ока и Ия	14
Киренга	10
Китой	6
Мама	5
Иркут	4
Чуя	4
Мамакан	3

Охотничье-промысловые ресурсы. Животный мир Иркутской области богат и разнообразен. Он представлен 68 видами млекопитающих, 322 видами птиц, 6 видами рептилий и 5 видами земноводных. Из них к числу особо охраняемых, включенных в основной перечень Красной книги России, а также нуждающихся в особом внимании к их состоянию в природной среде, относится 35 видов. Кроме того, в области обитает 81 регионально редкий вид. Всего в регионе требуют особой охраны и повышенного внимания к состоянию численности 137 видов (39% от общего количества отмеченных в регионе).

Копытные животные (лоси, олени, косули, кабаны), пушные звери (белка, лиса, ондатра, соболь), пернатая дичь (глухари, тетерева, куропатки) являются основными объектами охоты. На 1 января 2000 г. в области насчитывалось 71 охотничье хозяйство общей площадью закрепленных охотничьих угодий 84212 тыс. га.

Значительные таежные пространства, наличие смешанных лесов и лесостепей, огромное количество рек, озер и болот обусловили большое видовое разнообразие растительного и животного мира.

В пределах области обитает 68 видов млекопитающих, 300 видов птиц, 11 видов пресмыкающихся и земноводных, 60 видов рыб.

Таблица 4

Общая численность охотничьих животных и их добыча в 1999 г. характеризуются следующими данными:

ВИД	Общая предпромысловая численность	Фактическая добыча за охотсезон 98/99 гг. (голов)	Хозяйственно возможный объем добычи с учетом экологически допустимых нормативов на 99/2000 гг. (голов)
1	2	3	4
КОПЫТНЫЕ			
Лось	32,18	586	1200
Изюбрь	20,9	417	1300
Северный олень	16,7	172	800
Косуля	30,0	1082	2000
Кабарга	26,7	350	1500
Кабан	3,8		15
ПУШНЫЕ			
Соболь	147,07	22548	29000
Норка	12,0	30	5400
Ондатра	175,6	14041	105000
Белка	2826,47	129864	1837200
Заяц-беляк	491,15	11754	196400
ПЕРНАТЫЕ			
Глухарь	596,93	3403	149200
Тетерев	875,95		
Рябчик	4103,9	24851	1231000
Белая куропатка	1724,62	2500	862000
Серая куропатка	373,46		
ВОДОПЛАВАЮЩАЯ ДИЧЬ		33495	

Рыбные ресурсы. Ихтиофауна Иркутской области насчитывает 57 видов.

Фонд рыбохозяйственных водоемов области включает озеро Байкал (в пределах Иркутской области), водохранилища и их притоки, рр. Ангару, Чуну, Бирюсу, Катангу, Нижнюю Тунгуску и их притоки и озера в бассейнах этих рек.

Общая площадь фонда составляет около 2 млн. га, в том числе 800 тыс. га приходится на водохранилища.

Важнейшее рыбохозяйственное значение для Иркутской области имеет оз. Байкал, особенно Маломорский промысловый район, площадь водного зеркала которого составляет 1019 км². Наличие обширной мелководной зоны, высокая прогреваемость воды обеспечивают развитие богатой кормовой базы для рыбы. Средняя биомасса зообентоса составляет 200 кг/га. Маломорский промысловый район является центром добычи омуля в Иркутской области. Нагуливающиеся в Малом море и прилегающих к нему участках Байкала стада омуля в основном представлены особями селенгинской и северо-байкальской популяций, мигрирующими в этот район для нагула. Из других рыб Малого моря важное значение для промысла имеют следующие виды: сиг, хариус, плотва, окунь, щука.

Знаменитый эндемик Байкала — омуль. Является основой для приготовления широкого ассортимента изысканных деликатесов. Благодаря своим уникальным свойствам (из 2635 известных видов и разновидностей животных и растений, обитающих в озере, почти 2/3 эндемичны, то есть не встречаются больше нигде в мире) озеро Байкал в декабре 1996 г. включено в список объектов всемирного наследия ЮНЕСКО.

Рыбные ресурсы водохранилищ представлены малоценными частиковыми видами (окунь, сорога, щука и т.п.). Рыбопродуктивность их низка — 2 кг/га. Это объясняется плохим экологическим состоянием водоемов (сильная засоренность древесиной, большое количество сточных вод).

Речные водоемы области служат для развития любительского рыболовства. Рыбопродуктивность рек обычно ниже, чем в озерах, но как места воспроизводства многих промысловых рыб они имеют неоценимое значение. На Иркутскую область приходится 40% от общей протяженности р. Лена, большая часть р. Ангара и половина р. Нижняя Тунгуска, где обитает и воспроизводится основная масса ценных видов рыб: таймень, ленок, сиг, хариус и др.

Минерально-сырьевые ресурсы.

Особенности геологического строения региона обусловили нахождение в области широкого разнообразия месторождений полезных ископаемых. В платформенной части открыты и разведаны месторождения ископаемого угля, каменной и калийной солей, углеводородного сырья, огнеупорных глин, широкого спектра сырья для производства строительных материалов, железных руд, гидроминерального сырья. В складчатых областях на территории области расположены уникальный Ленский золотonosный район, Мамско-Чуйская слюдоносная провинция, Восточно-Саянская редкометальная провинция, различный комплекс горнорудного и горнохимического сырья: талька, цементных известняков, облицовочного камня, камнесамоцветного сырья, нерудного сырья для металлургии и др.

Имеются серьезные основания для выявления месторождений марганца, алмазов, полиметаллов, олова, самородной серы, а также для существенного улучшения минерально-сырьевой базы традиционных полезных ископаемых.

В настоящее время на территории области в значительных объемах добываются бурый и каменный уголь, железные руды, золото из россыпей, каменная соль, цементное, облицовочное сырье, огнеупорные глины, стекольные и формовочные пески, гипс, цветные камни, минеральные строительные материалы. Горнодобывающий комплекс в выпуске промышленной продукции области составляет 11%. В структуре стоимости производимой горнодобывающим комплексом продукции на долю золота приходится — 47%, угля — 28%; железной руды — 18%; прочих полезных ископаемых — 7%, в том числе нефти и газа — менее 1%.

Горнодобывающая промышленность занимает одно из ведущих мест в экономике Иркутской области. В области добывается ежегодно 11–12 т золота, 13,5–15 млн. т энергетического угля, 9–10 млн. т железной руды, поваренная соль, комплекс нерудного сырья и минеральных стройматериалов.

Наиболее интенсивно разрабатываются месторождения россыпного золота, по этому виду полезных ископаемых распределенный фонд запасов составляет 80,3%, в госрезерве находится 19,7% запасов.

Из подготовленных к промышленному освоению запасов угля распределено между недропользователями 1,6 млрд т (19,6%), госрезерв составляет 80,4 %.

Железные руды разрабатываются тремя карьерами на Коршуновском, Рудногорском и Татьянинском месторождениях, распределенный фонд разведанных запасов составляет всего 14,7%.

Практически неисчерпаемы запасы каменной соли, а обеспеченность действующих соледобывающих предприятий достигает 100 и более лет.

Высока обеспеченность запасами предприятий, добывающих нерудное сырье (огнеупорные глины, цементные известняки, гипс, облицовочный и строительный камень).

Основным вопросом недропользования по нерудному сырью является проведение исследований по выявлению участков с повышенным качеством сырья.

В настоящее время проводится в незначительном количестве добыча углеводородного сырья (УВ) на Атовском, Марковском, Дулисьминском и Даниловском месторождениях для обеспечения в качестве котельного топлива северных районов и городов области. Кроме перечисленных используемых в народном хозяйстве полезных ископаемых, область имеет большие потенциальные возможности для дальнейшего развития и других на-

правлений горнорудной промышленности, в первую очередь, это добыча рудного золота, месторождения которого подготовлены к промышленному освоению (Ленский золотonosный район, Восточный Саян).

Невостребованной остается подготовленная к промышленному освоению минерально-сырьевая база редких металлов (ниобий, тантал, литий, цезий), нерудного сырья для металлургии.

В области имеются реальные возможности подготовки промышленных запасов, дефицитных для России: марганца, титана, фосфоритов, кварцевого сырья для производства кристаллического кремния, кремния для солнечных батарей, гидроминерального сырья (природных рассолов) для производства брома, лития, рубидия, бора, магния, а также возможности открытия месторождений алмазов.

Уголь. Угольные ресурсы Иркутской области сосредоточены в Иркутском, южной части Тунгусского бассейнах, Пойменно-Черемшанском и Прибайкальском угольных районах. Общие прогнозные ресурсы угля оцениваются в 200 млрд. т, суммарные балансовые запасы на 25 промышленно-значимых месторождениях составляют 14,3 млрд. т (примерно 15% балансовых запасов всей Восточной Сибири). Ресурсы ископаемых углей в области на 01.01.2000 г. — 46 млрд. т, из которых балансовые запасы по категориям А+В+С₁ составляют 8,2 млрд. т, запасы категории С₂ — 6,2 млрд. т.

Основная часть учтенных запасов (96%) сосредоточена в Иркутском бассейне на юге области, здесь же добывается основная масса угля: каменного и бурого. Иркутский бассейн располагает углями от зрелых бурых (БЗ—18%), длинно-пламенных (Д—44%) до газовых жирных (Г6—ГЖ—38%). Основная масса добываемого малосернистого угля используется в энергетике.

Основной объем добычи производится на трех месторождениях Иркутского бассейна: Черемховском, Азейском, Мугунском.

Промышленная добыча осуществляется лишь на нескольких месторождениях Иркутского бассейна, протянувшегося на 50 км вдоль Транссибирской магистрали от оз. Байкал до г. Нижнеудинска. Общая площадь бассейна — 37 тыс. км². Угленосные пласты мощностью 0,6 — 20,0 м залегают здесь почти горизонтально и приурочены к юрскому периоду. Геологические запасы оцениваются в 89 млрд. т, балансовые по категориям А+В+С₁ — в 7,7 млрд. т. На площади в 1 км² может залегать до 10 млн. т каменного угля. Такая угленасыщенность редко отмечается в других угленосных районах.

Углеводородное сырье. На сегодня Восточная Сибирь по величине прогнозных ресурсов нефти и газа относится к числу потенциально наи-

более благоприятных геологических объектов в материковой части России.

Общая оценка прогнозных извлекаемых ресурсов углеводородов только в пределах Иркутской области составляет: по нефти — 2050 млн. т, по газу — 7,5 трлн. м³. Разведанные запасы нефти и газа в пределах Сибирской платформы на сегодня позволяют рассматривать Восточную Сибирь как один из перспективных регионов для создания нового центра добычи углеводородного сырья. В Иркутской области открыты крупные месторождения: Ковыктинское (газ), Верхнечонское, Ярактинское, Дулисьминское (нефть, газ).

Открытые и разведанные месторождения нефти и газа уже в ближайшее время могут стать реальными эксплуатационными объектами.

Промышленная добыча углеводородного сырья в перспективе может стать одной из базовых отраслей в горнодобывающем комплексе Иркутской области. Эффективность разработки месторождений может быть существенно повышена за счет комплексного использования и попутных компонентов: гелия, конденсата, других легких углеводородных компонентов, а также попутных высокоминерализованных рассолов.

Нефть. Прогнозные геологические ресурсы нефти и конденсата в пределах Иркутской области оцениваются в 7,5 млрд. т, извлекаемые — в 2,5 млрд. т. Балансовые запасы на всех открытых к настоящему времени месторождениях составляют по категориям C_1+C_2 — 242 млн. т (10–15% прогнозных ресурсов области). Остальные 85% приходятся на месторождения и объекты последующих геологических работ.

Горючий газ. Его балансовые запасы на всех разведанных месторождениях оцениваются более чем в 1,8 трлн. м³, что также составляет 10–15% потенциальных ресурсов Иркутской области.

Газ в основном метановый (80–90%), с высоким содержанием этана (до 6%) и гелия (0,1–0,5%), среднее содержание пропана — 2%, бутана — 1%. Высокое содержание этана и гелия предопределяет использование газа не только для топливно-энергетического потребления, но и для целей химической промышленности, в частности, для дальнейшего развития Ангаро-Усолье-Саянского химического комплекса.

Наиболее перспективным для промышленного освоения является Ковыктинское газоконденсатное месторождение, крупнейшее на востоке России.

Нефте и газоконденсатные месторождения Иркутской области⁶

Верхнечонское нефтегазоконденсатное месторождение. В Иркутской области, выявленные к настоящему времени запасы составили по

⁶ Нефтяная и газовая промышленности для городов и районов иркутской области О. С.Рженева

нефти около 230 млн. т. и по природному газу — около 2000 млрд. куб.м. Верхнечонское нефтегазоконденсатное месторождение является крупнейшим подготовленным для промышленного освоения месторождением нефти Сибирской платформы. В нем заключено 87% (201,6 млн. тонн) от выявленных запасов нефти области. На перспективных объектах, расположенных вокруг месторождения, может быть подготовлено еще около 200 млн. т запасов нефти.

Таблица 5

Текущие извлекаемые запасы нефти и газа по главным месторождениям Сибирской платформы.⁷

Субъекты РФ, месторождения	Нефть, млн. т		Природный газ, млрд. м ³	
	2	3	4	5
1	2	3	4	5
Верхнечонское ⁸	159,5	42,1	11,7	83,8
Ковыктинское (включая Хандинский участок) ⁹	—	—	1128,9	754,7

Ковыктинское газоконденсатное месторождение. В самом крупном на Сибирской платформе месторождении природного газа – Ковыктинском газоконденсатном – заключено 94% (1883,6 млрд куб. м) выявленных запасов газа Иркутской области. При этом на одну пробуренную геолого-разведочную скважину приходится более 60 млрд куб. м. Наиболее разведана южная часть месторождения. Здесь проведено бурение первых эксплуатационных скважин. Установленные закономерности улучшения свойств продуктивного горизонта (качество и эффективная толщина, возрастание дебитов скважин) в северном и северо-восточном направлениях позволяют прогнозировать увеличение промышленных запасов газа на месторождении не менее чем 2,5 трлн куб. м (по некоторым оценкам, до 3,1 трлн куб.м).

В Восточной Сибири подготовлена надежная сырьевая база для крупномасштабного вовлечения в хозяйственный оборот месторождений нефти и газа. Динамика добычи природного газа и нефти в Восточной Сибири приведена в таблице 6.

⁷ Использованы данные Государственного баланса полезных ископаемых и материалы компаний «РУСИА Петролеум».

⁸ По состоянию на 1 января 2000 г.

⁹ На 1 марта 2001 г.

Таблица 6

Добыча природного газа и нефти в Восточной Сибири и доля
Иркутской области, млрд куб.м¹⁰

	2000	2005	2010	2015	2020
1	2	3	4	5	6
Природный газ					
Восточная Сибирь, всего	4,9	7,8	35,8	45,2	47,2
В т.ч. Иркутская обл.	3,8	2,8	28,8	32,2	32,2
Нефть					
Восточная Сибирь, всего	-	3,2	22,3	32,3	39,3
В т.ч. Иркутская обл.	-	0,05	6,2	10,2	12,2

Железная руда. К настоящему времени в пределах Иркутской области разведаны десятки месторождений и несколько перспективных железорудных проявлений, среди которых Ангарская и Восточно-Саянская. Выявлены также новые рудопроявления на севере области. Суммарные прогнозные ресурсы железных руд оцениваются десятками млрд. т. А общие балансовые запасы руд по категориям А+В+С₁+С₂ достигают почти 2 млрд. т. Разведанные и подготовленные к промышленному освоению запасы железных руд области составляют 1895582 тыс. т. категории В+С₁; 16273958 тыс. т. категории С₂ прогнозные ресурсы по состоянию на 01.01.1998 г. равны 13585 млн. т.

Месторождения железных руд сосредоточены в четырех рудных районах: Ангаро-Илимском, Ангаро-Чунском (центральная часть области), Ангаро-Катском и Иркутно-Китойском (соответственно, север и юг области).

Из широкого круга неметаллических полезных ископаемых в эксплуатации находятся месторождения огнеупорных глин, магнезита, формовочных и стекольных песков, каменной соли, талька, гипса, облицовочных камней, слюды-мусковита, полудрагоценных и поделочных камней и минеральных

Магнезит. Служит важным сырьем при производстве огнеупорных и вяжущих материалов. В пределах области, недалеко от г. Черемхово, находятся два крупных месторождения высококачественного магнезита — Савинское и Онотское, с балансовыми запасами более 2 млрд. т. На базе сырья данных месторождений возможно создание ГОКа с ежегодной добычей магнезитовой руды до 7 млн. т. и перерабатывающего завода мощностью 3 млн. т обожженного порошка.

¹⁰ //Регион: экономика и социология. — 2002. — № 1. — с. 103-117

Золото. Иркутская область по добыче золота традиционно занимает третье–четвертое место в России (10% от общероссийской добычи), золото до настоящего времени извлекается исключительно из россыпей. Более 95% золота области добывается в Бодайбинском районе, за 150 лет из его недр извлечено порядка 1200 т учтенного металла.

Государственным балансом запасов на территории области учтено 320 россыпных и 6 рудных объектов. По подготовленным запасам рудного золота область занимает первое место в стране, велик ресурсный потенциал и россыпного золота, что позволяет рассматривать регион как один из наиболее привлекательных для инвестирования развития золотодобычи.

Область обладает крупнейшей в России провинцией рудного золота, включающей разведанные месторождения Сухой Лог, голец Высочайший, Вернинское, Первенец, оцененные Догалдынское, Центральное, Юбилейное, Невское, Кавказ, Ергожу, Гурбей и около 40 перспективных рудопроявлений.

В пределах Иркутской области располагаются три старейших золотопромышленных района: Лено-Витимский, Восточно-Саянский и Предбайкальский. Имеются крупные запасы россыпного и рудного золота. На долю рудного приходится примерно 85% разведанных запасов, на долю россыпного — 15%. Основная промышленная добыча сосредоточена в Лено-Витимском районе, где ежегодно, в основном из россыпей, добывается 15–16 т драгоценного металла. Наибольший интерес представляет Сухоложское золоторудное месторождение — крупнейшее в России. Его промышленное освоение позволит ежегодно добывать до 20 и более т золота.

Редкие металлы. Иркутская область богата запасами редкоземельных руд. Их проявления известны в Восточных Саянах и Патомском нагорье. Особый промышленный интерес представляет уникальная по качеству сырья Саянская редкоземельная провинция, где выявлено и оценено 11 комплексных месторождений и проявлений редких металлов — тантала, ниобия, цезия, рубидия, лития, а также апатитового сырья.

Месторождения провинции располагаются сравнительно недалеко от Транссибирской магистрали, характеризуются комплексным содержанием и высокой концентрацией металлов, хорошей обогатимостью руд. Имеющиеся здесь запасы могут с избытком обеспечить текущую и перспективную потребность промышленности в редких металлах, а аграрного комплекса в фосфорных удобрениях. Все это предопределяет высокую эффективность освоения провинции. На базе каждого из месторождений можно построить горно-обогатительный комбинат. К промышленной разработке наиболее подготовлены Белозиминское, Большетагнинское, Вишняковское и Гольцовское месторождения.

Алмазы. В пределах Иркутской области сохраняются перспективы открытия промышленных месторождений алмазов. В конце 40-х — начале 50-х гг. на севере области были найдены многочисленные минералы-спутники и кристаллы алмазов. Вскоре были открыты крупные Вилюйские месторождения, и центр тяжести поисковых и промышленных работ переместился в Якутию. В Иркутской области поисковые работы приостановились, хотя здесь геологические условия для их залегания оценивались как более благоприятные, чем в Якутии. Специалисты полагают, что Иркутская область имеет высокий потенциал алмазоносности, а вероятность выявления промышленных запасов здесь гораздо больше, чем в начале поисков в Якутии.

На территории области сосредоточены значительные запасы редких металлов (ниобий, тантал, литий, рубидий), 47 видов драгоценных и поделочных камней (лазурит, чароит и др.), поваренной и калийных солей, железа, марганца, титана, минерально-строительных материалов (магнезит, доломит и др.).

Слюда. В недрах Иркутской области сосредоточено более 80% общероссийских запасов слюды-мусковита. Ее добычу можно осуществлять в Мамско-Чуйском административном районе. Добычу слюды здесь начали в 1689 г. В советское время здесь был построен мощный ГОК, а ежегодная добыча слюды измерялась тысячами тонн.

Кварцевые формовочные пески. Применяются в литейном производстве для формовочных целей, для получения силикатного огнеупорного кирпича и для стекольного производства. Наиболее значительные запасы таких песков сосредоточены на Игирминском месторождении, крупнейшем в России. Оно находится в Нижнеилимском районе, вблизи Братского водохранилища. Его балансовые запасы достигают 1,5 млрд. т. На его базе действует Игирминский ГОК, возможно строительство обогатительной фабрики производительностью до 1,5 млн. т формовочного песка в год.

Поваренная соль. Иркутская область располагает крупнейшими, практически неограниченными запасами поваренной соли, оцениваемыми в десятки трлн. т. Соленосные пласты среднекембрийского возраста залегают на сравнительно небольшой глубине и характеризуются высокой продуктивностью — 500–2500 млн. т соли на 1 км² площади.

Калийная соль. На севере Иркутской области открыт крупнейший в мире Непский калиеносный бассейн. Он простирается на 140–300 км к северо-западу от трассы БАМа и охватывает площадь порядка 40 км². Мощность залегающих соляных пластов достигает 90 м при среднем содержании хлористого калия 28–40%. Общие прогнозные ресурсы сырья оцениваются десятками (и даже сотнями) млрд. т. Это на один-два поряд-

ка больше, чем на некогда крупнейшем в стране Соликамском месторождении.

Прочие ископаемые. В недрах Иркутской области имеются большие запасы драгоценных и поделочных камней, горно-химического сырья (волластонита, диопсида, цеолитов, кварцитов и микрокварцитов, графита, флюорита, химически чистых известняков и др.). В больших объемах имеется фосфатное сырье, необходимое для производства фосфорных удобрений. Богата и разнообразна минерально-сырьевая база для строительной индустрии.

Рекреационные ресурсы. Иркутская область обладает уникальным набором рекреационных ресурсов: туристских, курортологических, оздоровительных. В ряде ее районов, в том числе и на побережье Байкала, имеются благоприятные микроклиматические условия для проведения аэро- и гелиотерапии.

Только в центральной экологической зоне Байкала площадь территорий, пригодных для развития туризма, составляет 35 тыс. кв. км. Рекреационные зоны южного Прибайкалья позволяют оборудовать для кратковременного отдыха 145 тыс. мест, а для длительного 50 тыс. мест. На побережье Байкала ежегодно может отдыхать 2 млн. чел.

На территории области сосредоточено около 300 минеральных источников, 6 крупных лечебных грязевых озер. В настоящее время организован промышленный разлив минеральных вод из 8 источников. В области действует свыше 70 санаторно-курортных, оздоровительных и других учреждений, где удачно сочетаются приятный отдых с современным лечением.

Наличие топливно-энергетических, лесных и минеральных ресурсов предопределяет специализацию промышленного комплекса. В нем насчитывается около 4500 крупных, средних и мелких предприятий, сосредоточено свыше 60% основных производственных фондов, занято около половины работающего населения области. В области 15,9% товарной продукции дает лесопромышленный комплекс. Иркутская область по объему лесозаготовки находится на первом месте в России и заготавливает почти половину объема древесины Восточной Сибири, а по размерам вывоза древесины в расчете на душу населения превосходит среднероссийский показатель в пять раз. На долю области приходятся 11% республиканского производства картона и 51% целлюлозы товарной. Крупнейшие предприятия: АО «Братсккомплексхолдинг», ОАО «Усть-Илимский лесопромышленный концерн», Байкальский ЦБК.

Область занимает одно из первых мест в Сибири по производству и потреблению электрической и тепловой энергии. Это послужило базой для развития энергоемких производств в области. Почти четверть россий-

ского алюминия производится в Прибайкалье. Действуют два крупных алюминиевых завода — Братский и Иркутский. Базовое значение для экономики Иркутской области имеет АО «Ангарская нефтехимическая компания», работающая на Западно-Сибирской нефти. В области производится около 70%, используемых в Восточной Сибири нефтепродуктов, значительная часть продукции поставляется на Дальний Восток. Производство полимеризационных пластмасс, искусственных волокон и нитей, минеральных удобрений сосредоточено на предприятиях гг. Ангарска, Братска, Саянска, Усолья-Сибирского.

1.4. Развитие отраслей промышленности Иркутской области

Формирование территориально-производственных комплексов

Иркутская область охватывает обширную территорию, крайне неоднородную по своим географическим и экономическим характеристикам. Это предопределило неравномерность ее заселения, различия в размещении производительных сил, разноплановость хозяйственного развития, специфику инфраструктурной освоенности.

К настоящему времени в области сформировалось несколько территориально-производственных комплексов (ТПК) и промышленных районов. Каждый из них объединяет низовые административные районы, промышленные города и рабочие поселки и выполняет специфические функции в едином народнохозяйственном организме. Эти функции обусловлены особенностями конкретной территории, ее ресурсным и производственным потенциалом, сложившимися внутренними и межрегиональными взаимосвязями.

Можно выделить 6 относительно самостоятельных территориальных образований: Иркутско-Черемховскую промышленную зону, Братско-Усть-Илимский ТПК, Зиминско-Тулунский ТПК, Мамско-Бодайбинский горнопромышленный район, Тайшетский промышленный район и Верхнеленский ТПК.

Таблица 7

Удельный вес территориально-производственных образований
в областных показателях (в процентах)

Территориально-производственное образование	Площадь территории	Численность населения
1	2	3
Иркутско-Черемховская промышленная зона	10	52
Братско-Усть-Илимский ТПК	11	20

Продолжение табл. 7

1	2	3
Зиминско-Тулунский ТПК	8	10
Мамско-Бодайбинский горнопромышленный район	18	2
Тайшетский промышленный район	13	9
Верхнеленский ТПК	40	7

Топливо-энергетический комплекс. Среди субъектов федерации наиболее высоким энергетическим потенциалом обладает Иркутская область. На ее территории построены четыре крупных ГЭС (Иркутская, Братская, Усть-Илимская, Мамаканская) суммарной мощностью 9,5 ГВт. Кроме них имеются 17 ТЭЦ общей энергетической мощностью 4,1 ГВт. Таким образом, итоговая энергетическая мощность составляет 13,6 ГВт (6–8% энергетических мощностей страны).

Ежегодное производство электроэнергии составляет 55 млрд. кВт-ч. При этом выработка электроэнергии на душу населения в Иркутской области одна из самых высоких в мире — 20,3 тыс. кВт-ч на 1 чел. (для сравнения: в целом по России — 5,6 кВт-ч/чел.; Норвегии — 24; Канаде — 18,4; США — 11,2; Франции и ФРГ — 6,7; Китаю — 0,6).

Горнодобывающий комплекс. Горнодобывающий комплекс объединяет группу отраслей по добыче и переработке (обогащению) полезных ископаемых (угля, золота, железной руды, слюды, соли, известняков и др.). Он является одним из старейших промышленных комплексов региона. Его доля в общем объеме промышленной продукции области составляет 11%.

Лесопромышленный комплекс. В его состав входят предприятия лесозаготовительной, деревообрабатывающей, целлюлозно-бумажной, мебельной и лесохимической отраслей промышленности, осуществляющие заготовку древесины, ее механическую и химическую переработку.

Среди основных видов выпускаемой предприятиями комплекса продукции выделяется целлюлоза (54% общего объема), шпалы (27%), деловая древесина (12%), пиломатериалы (8%), картон (7%), ДВП (6%), ДСП (4%).

Комплекс представлен такими крупными предприятиями, как ОАО «Братсккомплексхолдинг», ХК «Усть-Илимский ЛПК», ОАО «Байкальский ЦБК», АО СП «Игирма тайрику», АО «Ждановский ЛПХ», АО «Иркутскмебель». Эти предприятия дают две трети всей продукции комплекса. Оставшаяся треть приходится на почти тысячу небольших производств, расположенных в различных районах области.

Иркутская область располагает уникальными лесными ресурсами и благоприятными возможностями для развития лесопромышленного комплекса.

Из-за слабого развития транспортных путей в районах произрастания лиственницы, а также ее специфических физико-механических свойств, затрудняющих переработку древесины, лиственничные леса почти не эксплуатируются.

В районе Восточных Саян, в верховьях р. Лены и вдоль северо-западных склонов прибайкальских гор распространены кедровые леса, однако заготовка кедровой древесины практически не допускается.

Ель распространена почти по всей территории области. Однако наиболее значительные площади еловых лесов сосредоточены в верхнем течении р. Лены и простираются широкой полосой от Прибайкалья до устья р. Витим.

Пихта редко образует чистые насаждения и произрастает в смеси с елью, кедром и другими породами.

Лиственные леса встречаются по всей территории области. Большие массивы лиственных насаждений расположены в бассейне Ангары. Промышленная эксплуатация лиственных лесов в настоящее время не ведется.

Таблица 8

Деление лесов по ведомственному принципу

Леса	Структура, проц.
1	2
Леса Федеральной службы лесного хозяйства России	94,6
Леса, находящиеся в безвозмездном пользовании сельскохозяйственных организаций	2,9
Леса Государственного комитета РФ по охране окружающей среды	1,7
Леса, расположенные на землях городских поселений	0,02
Леса госзапаса и военных ведомств	0,66

В соответствии с хозяйственным и экологическим значением лесного фонда, его местонахождением и выполняемыми им функциями, фонд разделен на три группы лесов.

К первой группе отнесены леса, выполняющие преимущественно защитные и социальные функции, ко второй группе – леса, имеющие защитное и ограниченное эксплуатационное значение, к третьей – леса, имеющие преимущественно промышленное значение.

Распределение лесного фонда по группам лесов выглядит следующим образом: на долю первой группы приходится 22,3%, на долю второй

группы 5,8%, а леса третьей группы занимают 71,9% территории лесного фонда.

Распределение лесов первой группы, находящихся во владении лесхозов, национального парка, заповедников по категориям защитности выглядят следующим образом: противоэрозионные леса — 29%, запретные полосы, защищающие нерестилища ценных промысловых рыб — 22%, орехопромысловые зоны — 22%, запретные полосы по берегам рек, озер, водохранилищ и других водных объектов — 12%, заповедники — 8%, зеленые зоны вокруг населенных пунктов — 3%, национальный природный парк — 2%, защитные полосы вдоль железных и автомобильных дорог.

Ко второй группе относятся леса, расположенные в районах с ограниченными лесными ресурсами, высокой плотностью населения и развитой сетью транспортных путей, выполняющие средообразующие, защитные и ограниченные эксплуатационные функции.

К лесам третьей группы относятся леса многолесных районов, имеющие преимущественно эксплуатационное значение. Леса данной группы подразделяются на освоенные и резервные. К резервным лесам относятся леса, которые в настоящее время не вовлечены в эксплуатацию вследствие их удаленности от транспортных путей.

На территории области действует 84 лесхоза и более 300 лесничеств, каждое из которых имеет порядка 10 обходов. Возглавляет работу лесхозов Иркутское управление лесами, межхозяйственных лесхозов — ведомственные органы управления лесами сельхозформирований, специализированное объединение межхозяйственных лесхозов — ОАО «Иркутск-межхозлес». Леса, расположенные на землях обороны, закреплены за органами исполнительной власти по вопросам обороны. Витимский и Байкало-Ленский заповедники подчинены Государственному комитету РФ по охране окружающей среды, национальный парк «Прибайкальский» — Рослесхозу. Лесное хозяйство области обслуживает более 6,0 тыс. чел.

Таблица 9

Крупнейшие предприятия лесопромышленного комплекса Иркутской области

Район, город Наименование предприятия	Вид деятельности	Единица измерения	Мощность Произв-ва
1	3	4	5
г.Братск			
ОАО «Братсккомплексхолдинг»	Пиломатериалы	тыс.куб.м	250
	ДВП	млн.усл.м ²	40
	фанера	тыс.куб.м	200
	картон	тыс.т	203

Продолжение табл. 9

1	2	3	4
ООО «ЦКК»		тыс.т	712
ОАО «Вихоревский ДОК»	пиломатериалы	тыс.куб.м	143
ОАО «Братсклес»	заготовка	тыс.куб.м	200
	отгрузка	тыс.куб.м	180
ОАО «Бадинский ЛПХ»	заготовка	тыс.куб.м	301,4
	отгрузка	тыс.куб.м	190
	пиломатериалы	тыс.куб.м	14,2
г.Усть-Илимск			
ОАО «ПО "Усть-Илимский ЛПК"»	пиломатериалы	тыс.куб.м	25
	тов.целлюлоза	тыс.тонн	550,5
	шпалы	тыс.штук	68,4
ООО «Пик-89»	заготовка	тыс.куб.м	950
	отгрузка	тыс.куб.м	500
	пиломатериалы	тыс.куб.м	60
ОАО «Усть-Илимский ЛДЗ»	пиломатериалы	тыс.куб.м	600
	ДСП	тыс.куб.м	240
Усть-Кутский район			
ОАО «Усть-Кутлеспром»	отгрузка	тыс.куб.м	100,5
УМП «Каймоновский ЛПХ»	заготовка	тыс.куб.м	65,9
	отгрузка	тыс.куб.м	63,2
ЗАО «Янтальлес»	пиломатериалы	тыс.куб.м	30
ООО «Ленаэкспортлес»	заготовка	тыс.куб.м	120
	отгрузка	тыс.куб.м	70
Нижнеилимский район			
«СП Игирма-Тайрику»	пиломатериалы	тыс.куб.м	200
ОАО «Ждановский ЛПХ»	пиломатериалы	тыс.куб.м	76
ОАО «Железногорсклес»	отгрузка	тыс.куб.м	100
Казачинско-Ленский район			
ОАО «Кунерминский ЛТХ»	отгрузка	тыс.куб.м	160
	заготовка	тыс.куб.м	200
	пиломатериалы	тыс.куб.м	14
ОАО «Леспромкомбинат-99»	отгрузка	тыс.куб.м	48
	заготовка	тыс.куб.м	100
	пиломатериалы	тыс.куб.м	18
Чунский район			
ОАО «Чунский ДОК»	пиломатериалы	тыс.куб.м	140
ОАО «Лесогорсклес»	отгрузка	тыс.куб.м	19,5

Металлургический комплекс. Объединяет предприятия различных отраслей, производящих разнообразные металлы. В его состав входят предприятия черной и цветной металлургии.

В пределах Иркутской области данный комплекс представлен двумя крупными алюминиевыми заводами (Иркутским и Братским — цветная металлургия), ОАО «Коршуновский ГОК» и небольшими сталеплавильными цехами, созданными на некоторых крупных машиностроительных предприятиях (черная металлургия).

Предприятия комплекса производят 1,2 млн. т первичного алюминия (33% общероссийского производства), 3,5 млн. т железорудного концентрата (6% общероссийского производства).

Наличие дешевой электроэнергии позволяет эффективно развивать алюминиевую промышленность, даже несмотря на необходимость завоза большого количества глинозема.

Таблица 10

Опорные предприятия металлургии Иркутской области

Наименование	Адрес	Номенклатура
1	2	3
ОАО «Братский алюминиевый завод»	665716, г. Братск	Первичный алюминий, катанка, слитки
ОАО «Коршуновский ГОК»	665680, г. Железногорск-Илимский	Железорудный концентрат
ОАО «БРАВО»	665717, г. Братск	Сорочки, спецодежда
ФГУП «МАМСЛЮДА»	666811 Мамско-Чуйский район, п. Мама	Слюда мусковит

Разработка нефтяных и газоконденсатных месторождений¹¹

В ближайшем будущем возможно слияние в один проект Чаяндинского, Ковыткинского, Верхнечонского, Талаханского и Средне-Ботуобинского нефтегазовых месторождений и выставлении их на торги.

По планам «Газпрома» и «Роснефти» новые нефтегазовые регионы должны осваиваться комплексно, для этого частным нефтяникам предложено создать консорциумы, а не «сидеть в одиночку, каждый на своем месторождении». Возникает проблема, как это рациональное предложение оформить законодательно, чтобы не возникло споров и судебных разбирательств в будущем.

Государственным органам власти придется серьезно потрудиться, ведь из пяти предложенных к объединению месторождений только два на-

¹¹ Презентация Ковыткинского газоконденсатного месторождения

ходятся в нераспределенном фонде недр, то есть могут свободно выставляться на торги. Лицензии же на Ковыктинское и Верхнеченское месторождения принадлежат «РУСИА Петролеум» (основные акционеры — ВР, ТНК и «Интеррос»), а на Средне-Ботуобинское месторождение — компании «Таас-Юрх-нефть». В сложившейся ситуации лицензии, конечно, придется отзывать, а учитывая то, что в государстве пока нет цивилизованных механизмов отзыва лицензий, велика вероятность долгих судебных разбирательств.

В разработку Ковыктинского месторождения будет вовлечена вся правобережная часть Жигаловского района, южная часть правобережья Усть-Кутского района, юго-западная часть Казачинско-Ленского района и северо-западная часть Качугского района.

Освоение месторождения окажет огромное влияние на природные комплексы Верхнеленских районов. В первую очередь оно выразится в строительстве дорог, в отчуждении и сведении лесов под буровые (только «РУСИА Петролеум» планирует их около 300), под вертолетные площадки, под строительство ЛЭП, под газопроводы, под промышленные площадки и под вахтовые поселки.

Периферийная часть месторождения расположена на территориях Казачинско-Ленского, Усть-Кутского и (по мнению некоторых специалистов) Качугского районов.

Это мощный катализатор социально-экономического развития. Жители Приангарья на деле почувствуют эффект проекта. Создание газовой отрасли повлечет развитие смежных отраслей — строительство, транспорт, связь и т.д. Будет построен целый комплекс сопутствующих производств по переработке продуктов Ковыкты. Это тысячи высокооплачиваемых рабочих мест, значительные поступления во все бюджеты. Это реальный шаг к выполнению задачи Президента по удвоению ВВП и снижению числа малообеспеченных людей.

Большие надежды с приходом ковыктинского газа связывают Саянский, Ангарский и другие районы Иркутской области. Одним из условий, которое поставила областная администрация при выдаче лицензии, была газификация промышленных районов Иркутской области. Крупными потенциальными потребителями ковыктинского газа являются АО «Иркутск-энерго», Ангарский химкомбинат, «Саянскхимпром», «Усольехимпром» и другие.

«Саянскхимпласт» может стать одним из крупнейших потребителей газа в области. Предприятие уже готовится к газификации. На первом этапе газ будет использоваться как топливо в печах пиролиза (сейчас используется самолетное топливо).

В 1997 г., когда многие виды продукции были нерентабельными, ком-

пания «СИДАНКО», которая на то время являлась собственником «Ангарской нефтехимической компании» намеревалась закрыть нефтехимическую и химическую части комбината, оставив только нефтеперерабатывающий завод. Областные и городские власти, понимавшие, каковы будут социальные последствия такого решения, не позволили это сделать. Но и обеспечивать АНХК сырьем в необходимых объемах материнская компания тоже не могла. Поэтому собственные ресурсы области помогли бы предприятию перестать быть просто коллективом наемных работников, который на предоставленном ему собственником оборудовании перерабатывает поставленную нефть и получает от хозяина компенсацию издержек, как происходит сейчас.

Иркутская область при этом получает надежду на оживление нефтехимического производства в Ангарске. Кроме того, выгоду Иркутской области принесет отнюдь не только международная составляющая проекта. Относительно дешевое, экологически чистое топливо Ковыкты – это стабильная работа региональной энергетики и нефтехимии, резкое оживление БАМа, кардинальное решение острейшей проблемы — очистки бассейна оз. Байкал.

Однако стоят острые экологические проблемы. Если посмотреть на территорию Казачинско-Ленского района, уже попавшую под влияние разработки месторождения, то увидим две особо охраняемые территории: территорию традиционного природопользования Вершино-Хандинской общины эвенков и государственный природный заказник «Туколонь». Строительство промышленной зоны привлекло огромное количество людей, которое в десятки раз превосходит численность местного населения, занимающегося охотой и рыбалкой. В результате эвенкам стало значительно труднее добывать рыбу, пушнину, мясо и другую промысловую продукцию. Эвенкам было предложено переселиться за счет Компании в другие населенные пункты района, но они отказались¹².

За десятилетия эксплуатации Ковыктинского ГКМ бюджет Иркутской области получит свыше 11 млрд. долларов, или в среднем более 300 млн. долларов в год. Для сравнения: сегодня годовой бюджет области составляет 300-400 млн. долларов. Кроме того, 7,8 млрд. долларов будет отчислено непосредственно в местные бюджеты. В разное время компания «РУСИА Петролеум» привлечет на высокооплачиваемую работу от 2400 до 8000 человек — местных жителей. Казачинско-Ленский и Жигаловский районы, на территории которых расположено месторождение, из дотационных, каковыми являются сегодня, превратятся в донорские, помогающие другим административным образованиям. Но это вопросы будущего.

¹² Золин М. Пароль беспробитный: Ковыкта. [http:// www.ogoniok.com/ win/index.shtml](http://www.ogoniok.com/win/index.shtml)

Сегодня Компания «РУСИА Петролеум» активизирует работы, реализуя принципиально новые подходы к деятельности координационных рабочих групп, поднимая уровень международных переговоров, привлекая самых авторитетных мировых экспертов. Ведь именно Ковыкта позволит Иркутской области сделать рывок в новую экономическую и социальную реальность¹³.

Первый шаг полномасштабного освоения запасов газа в Восточной Сибири заключается в следующем:

- Завершена подготовка Обоснования инвестиций, а именно установлена техническая возможность и определена экономически эффективная схема реализации проекта.
- Представлен общий план разработки проекта, образована Группа управления проектом.
- Финансовая стратегия по разработке проекта с финансовым обеспечением согласована с акционерами.

Значительные преимущества проекта для Иркутской области в социально-экономической сфере в долгосрочной перспективе:

- создание новой нефтегазовой провинции с долгосрочными преимуществами для региона и страны в целом, инвестиции в размере свыше 30 млрд. долларов США в течение следующих 15–20 лет;
- областная газификационная инфраструктура (700 км);
- первый этап создания экспортного коридора в Северо-Восточную Азию для поставки газа;
- необходимая емкость областного рынка — до 2.5 млрд. куб. м в год;
- синхронизация областного рынка с развитием внешнего рынка;
- окно для экспорта на внешний рынок — 2010–2011 гг., 12 млрд. долларов США на проект экспорта газа;
- привлечение крупных инвестиций и финансовых средств — до 1 млрд. долларов США новых инвестиций в РВП.

Ковыкта находится на самом продвинутом этапе реализации:

- ожидается, что первый газ будет поставлен в область к концу 2006 г.;
- Ковыктинский проект является главным движущим фактором экономического роста в регионе;
- полномасштабная реализация Ковыктинского проекта с поставкой газа на региональный рынок, а также в Китай и Корею ускорит рост регионального ВП;
- благодаря этому, к 2020 году ВП Иркутской области вырастет в 2.7 раза в натуральном выражении, а Восточной Сибири в 2 раза. Западный

¹³ Пак В. «Наша задача - ускорить развитие Ковыкты». // Кто есть кто в Иркутской области. — 2002. — №8. <http://www.kto.irkutsk.ru>.

вариант дает несколько меньший рост регионального ВП — 2.2 раза по Иркутской области и 1.8 раза — по Восточной Сибири;

К благоприятным результатам реализации проекта следует отнести:

1. Газификация региона;
2. Создание новых высокооплачиваемых рабочих мест в газовом секторе и в результате рост занятости населения в регионе;
3. Создание новых рабочих мест в сопутствующих отраслях в результате действия мультипликативного эффекта;
4. Создание нового бизнеса в сфере услуг для обеспечения проекта;
5. Налоговые и иные платежи в бюджеты разных уровней;
6. Приток нового персонала из других регионов;
7. Рост производства потребительских товаров и услуг из-за увеличения платежеспособного спроса на 10-20 %;
8. Повышение уровня и качества жизни населения региона;
9. Улучшение демографической ситуации из-за повышения качества жизни.

Для сравнения ниже представлена таблица, данные которой характеризуют социально-экономическое положение региона, специализирующегося на разработке нефтяных и газоконденсатных месторождений (Тюменская область) по сравнению со среднероссийскими данными.

Таблица 11

Сравнительная характеристика некоторых социальных показателей

Показатели	В среднем по РФ	Тюменская область	Иркутская область
Потребление в год (руб)	45 000	63 000	36 000
Ежемесячный средний прожиточный минимум (руб)	1 893	2 177	1 915
Количество автомобилей на 1000 жителей	148	189	141

По Тюменской области все показатели, за исключением уровня безработицы, превосходят средние показатели по России (показатели безработицы и в том и в другом случае имеют небольшое расхождение).

Три четверти предполагаемого объема инвестиций, составляющего 15 млрд. долл. США, предполагается потратить на развитие регионального проекта в Иркутской области, что включает Проект газификации Иркутской области.

С точки зрения среднегодового роста суммарного объема инвестиций в экономику России до 2030 года на проект создания экспортного коридора для продукции с Ковыктинского месторождения будет приходиться

6.8% в год и свыше 14% на начальном этапе реализации проекта (2005–2010 гг.).

В результате освоения месторождения максимальный доход Государства, в который входят налоговые поступления и другие прямые доходы от проекта, фиксируется планом реализации проекта

Налоговые поступления:

- До 2020 года суммарные налоговые поступления составят 1200–1240 млн. долларов США в год;
- Доля федерального бюджета — 900–950 млн. долларов США в год;
- Поступления в бюджет Иркутской области до 290–300 млн. долларов США ежегодно (прямые поступления).

Дополнительные доходы из смежных отраслей.

- Пиковый рост ВВП в 2006–2007 и 2009–2012 гг. под воздействием Ковыктинского проекта может ускорить дальнейший рост и создать необходимые условия для удвоения ВВП России к 2010 году.
- В рамках РМЦ доля Ковыктинского проекта в росте ВВП по годам до 2020 года составит 7.36 %.
- При РМЦ без экспортного варианта рост ВВП снижается приблизительно до 6.24 %.
- При задержке реализации Ковыктинского проекта до 2015 г. ВВП снижается более чем в два раза — до 3,2%.

Успешная реализация проекта газификации Иркутской Области обеспечивает режим «наибольшего благоприятствования» для полномасштабной разработки КГКМ и освоения других месторождений газа Восточной Сибири.

Решение о переходе ко второй фазе реализации проекта — экспорта газа на рынки Китая и Кореи — должно быть принято в самое ближайшее время, с тем, чтобы не упустить открывающиеся на этих рынках возможности.

Разработка КГКМ — ключ к открытию новой нефтегазодобывающей провинции в Восточной Сибири. Лишь широкомасштабное освоение газовых запасов Восточной Сибири позволит сделать их разработку рентабельной. Между тем КГКМ остается одним из крупнейших неразработанных газовых месторождений в мире. Проект газификации Иркутской области — первый этап на пути создания новой нефтегазодобывающей провинции мирового значения. Влияние полномасштабного освоения КГКМ на социально-экономическое развитие региона и России в целом трудно переоценить.

Рынки и потребители продукции КГКМ можно определить следующим образом:

Имеется реальная возможность поставлять газ потребителям в России и за рубежом по конкурентным ценам. Покупатели готовы заплатить цену, позволяющую сделать проект рентабельным.

ООО «Иркутская нефтяная компания» в течение ряда лет занимается разработкой нефтегазоконденсатных месторождений (НГКМ) севера Иркутской области (Марковское НГКМ, Ярактинское НГКМ, Даниловское НГКМ).

В состав холдинга ООО «Иркутская нефтяная компания» на данный момент входят две компании: ОАО «УстьКутНефтегаз» и ООО «Нефтяная компания «Данилово».

ОАО «УстьКутНефтегаз» — крупнейшее нефтегазодобывающее подразделение ООО «Иркутская Нефтяная Компания». По запасам углеводородного сырья ОАО «УстьКутНефтегаз» занимает 30-е место в РФ.

ОАО «УстьКутНефтегаз» было создано и зарегистрировано 12.05.1996 г. Основными видами деятельности ОАО «УстьКутНефтегаз» являются: геологоразведочные работы по разведке месторождений углеводородного сырья и других полезных ископаемых, пользование недрами с целью добычи сырья, строительство и эксплуатация производств и объектов нефтяной и газовой отраслей и геологоразведки, добыча и переработка углеводородного сырья, торговля нефтью и продуктами ее переработки, хранение и перевалка нефти и нефтепродуктов.

ОАО «УстьКутНефтегаз» владеет лицензиями на право добычи углеводородного сырья на Ярактинском нефтегазоконденсатном месторождении и на Марковском нефтегазоконденсатном месторождении.

ОАО «УстьКутНефтегаз» имеет действующие лицензии Ростехнадзора России на осуществление деятельности по строительству и эксплуатации производств и объектов нефтяной и газовой отраслей и геологоразведки (разработке нефтяных, газовых, газоконденсатных месторождений на суше; эксплуатации установок комплексной подготовки нефти и газа, сепарационных установок, резервуарных парков) и на осуществление деятельности по ремонту оборудования для производств и объектов нефтяной и газовой промышленности и геологоразведки. Также компании выданы лицензии Министерства природных ресурсов РФ на право геологического изучения питьевых подземных вод для использования их в системах хозяйственно-питьевого водоснабжения поселка Верхнемарково, добычу питьевых подземных вод из одиночной скважины для хозяйственно-питьевого и технологического водоснабжения пункта сбора нефти Марковского месторождения и вахтового поселка нефтяников.

ООО «Нефтяная компания «Данилово» была создана и зарегистрирована 03.03.1997 г. (государственный регистрационный номер — 1023802552729).

ООО «Нефтяная компания «Данилово» владеет лицензией на право геологического изучения и добычу углеводородного сырья Даниловского месторождения (было открыто в 1977 году).

Основными видами деятельности ООО «Нефтяная компания «Данилово» являются: геологоразведочные работы по разведке месторождений углеводородного сырья и других полезных ископаемых, пользование недрами с целью добычи сырья, строительство и эксплуатация производств и объектов нефтяной и газовой отраслей и геологоразведки, добыча и переработка углеводородного сырья, торговля нефтью и продуктами ее переработки, хранение и перевалка нефти и нефтепродуктов и т.п.

ООО «Нефтяная компания «Данилово» имеет действующие лицензии Минэнерго РФ на осуществление деятельности по: хранению нефти, газа и продуктов их переработки; Ростехнадзора России на осуществление деятельности по эксплуатации горных производств и объектов (разработке нефтяных, газовых, газоконденсатных месторождений и эксплуатации резервуарных парков) и на производство маркшейдерских работ.

ООО «Нефтяная компания «Данилово» входит в состав Иркутской Нефтяной Компании.

Расположение месторождений и существующая транспортная схема предполагают доставку нефти и газоконденсата от пунктов сбора нефти на скважинах указанных месторождений до терминала по отгрузке в железнодорожные цистерны в г. Усть-Кут автомобильным транспортом. Транспортировка нефти с Даниловского месторождения до пункта сбора нефти на Ярактинском месторождении производится в зимний период по временным автодорогам – «автозимникам». Ориентировочный период выполнения перевозочных работ на данном маршруте с 01 декабря по 01–15 апреля. Между пунктом сбора нефти Ярактинского НГКМ и Центральным пунктом сбора нефти Марковского НГКМ (99 км) транспортировка нефти производится по внутрипромысловому трубопроводу круглогодично. Транспортировка нефти с Марковского НГКМ в г.Усть-Кут производится автотранспортом круглогодично. Для перевозки нефти и газоконденсата необходим подвижной состав в состоянии, пригодном для перевозки данного вида груза, имеющий соответствующую калибровку и отвечающем санитарным, экологическим требованиям и нормам безопасности.

В настоящее время ООО «Иркутская нефтяная компания» ведет работу по заключению договора перевалки на нефтебазе Усть-Кутского филиала «Иркутск-Терминал».

На нефтебазу Усть-Кутского филиала «Иркутск-Терминал» по нефтепроводу ООО «Иркутская нефтяная компания» планируется поставка следующего углеводородного сырья.

Доведение продукции до необходимых параметров предполагается производить на емкостном оборудовании нефтебазы путем смешивания нефти и смеси газового конденсата с нефтью.

Таблица 12

Объемы предполагаемой поставки продукции на перевалку

В тысячах тонн

Вид продукта	Октябрь-декабрь 2005	2006 г.	2007 г.	2008 г.
Нефть	46,9	267,0	474,0	710,0
Смесь газового конденсата и нефти	20,73	140,0	140,0	140,0

Внешиэкономическая деятельность.

Информация по внешней торговле Иркутской области за 1-е полугодие 2001 г. подготовлена по статистическим данным ТОП СТУ ГТК РФ (за 6 месяцев 2001 г.), а также по итогам внешнеэкономической деятельности предприятий, зарегистрированных в других субъекта РФ, но осуществляющих экспортно/импортные операции на территории Иркутской области, а также предприятий Иркутской области, декларирующих товары по экспортно-импортным операциям в других таможах, кроме ТОП СТУ ГТК РФ (оценка шести месяцев 2001 г. по фактическим данным за 1 квартал 2001 г.).

Внешнеторговый оборот Иркутской области за 6 месяцев 2001 г. составил 1808,3 млн. долл. США, что на 4,8% ниже показателей аналогичного периода 2000 г.

Экспорт. Экспорт области за 6 мес. 2001 г. составил 1588,0 млн. долл. США, что на 5,5% выше показателей аналогичного периода предыдущего года (См. табл.13).

Итоги первого полугодия 2001 г. показывают повышение экспорта, связанное, главным образом, с перераспределением показателей внутри товарной составляющей экспорта:

- снижение показателей по одним группам (топливно-энергетические товары),
- увеличение показателей по другим группам (древесина и изделия из нее, металлы, продукция химической промышленности: щелочные металлы, кремний, ПВХ).

В экспорте нефтепродуктов произошло резкое сокращение (почти в 10 раз) объемов поставок на внешний рынок мазута, в 2–2,5 раза бензина и дизельного топлива.

Таблица 13

Товарная структура экспорта за первое полугодие 2001 г.

Т О В А Р	Доля, проц.	В процентах к предыдущему периоду 2000 г.
1	2	3
В С Е Г О:	100,0	105,5
Топливо-энергетические товары, в т.ч.	11,4	83,9
Нефтепродукты	3,7	31,4
Уголь каменный	1,3	68,7
Продукция химической промышленности, в т.ч.	10,3	116,9
Смола ПВХ	3,3	105,8
Металлы и изделия, в т.ч.	50,0	105,0
Черные металлы	0,7	117,5
Алюминий и изделия из него	49,3	104,8
Древесина и изделия, в т.ч.	27,4	117,4
Лесоматериалы необработанные	10,6	133,2
Лесоматериалы обработанные	4,8	98,2
Целлюлоза, тыс. т	10,1	110,5
Машины, оборудование, транспорт	0,4	104,5
Прочие	0,4	81,6

В группе товаров химической промышленности физические объемы ПВХ увеличились, но снижение среднеконтрактной цены на товар (почти на 100 долл./т) повлияло на общие стоимостные показатели экспорта ПВХ.

Увеличение показателей **в группе «металлы»** связано с ростом физических (почти в 2 раза) и стоимостных (на 7,0 млн. долл. США) показателей товарной группы «черные металлы и изделия из них».

Экспорт физического объема алюминия увеличился (на 20 тыс. т) при сохранении цены за тонну алюминия на уровне прошлого года. Стоимостные показатели экспорта алюминия увеличились на 4,8%.

В группе товаров «древесина и изделия из нее» увеличение показателей произошло по следующим группам:

– лесоматериалы необработанные (на 30% — физические и стоимостные объемы);

– целлюлоза (на 6,5% — физические объемы, на 10,5% — стоимостные показатели, что связано с небольшим повышением среднеконтрактной цены);

– бумага и картон (на 18,8% — физические и стоимостные объемы).

Увеличение показателей по группам «древесина» и «металлы», «химическая продукция» сбалансировало снижение показателей по группам

товаров нефтехимической промышленности и дало небольшой рост стоимостных показателей экспорта в первом полугодии 2001 г.

Импорт. Импорт Иркутской области в первом полугодии 2001 г. составил 220,3 млн. долл. США, что на 23,8% ниже показателей аналогичного периода предыдущего года.

Таблица 14

Товарная структура импорта за первое полугодие 2001 г.

Т О В А Р	Доля, проц.	В процентах к предыдущему периоду 2000 г.
1	2	3
В С Е Г О:	100,0	76,2
Сырье для алюминиевой промышленности	74,5	70,6
Машины, оборудование, транспорт	8,3	59,3
Продукция ТЭК, нефтехимия	10,7	80,0
Продукты питания, в т.ч.	2,6	110,4
Мясо	0,4	400,0
Зерно	0,1	164,3
Мука	0,1	117,2
Одежда, обувь, в т.ч.	0,5	133,3
Прочие	3,4	94,0

Итоги первого полугодия 2001 г. свидетельствуют о том, что снижение показателей импорта произошло, в первую очередь, за счет значительного сокращения (на 30% по сравнению аналогичным периодом предыдущего года), как физических, так и стоимостных объемов импорта сырья для алюминиевой промышленности. Данная товарная группа составляет основу импорта области — около 75%. Произошло сокращение поставок в Иркутскую область продукции химической промышленности — на 20%, товаров группы «машины, оборудование, транспортные средства» — на 40,7%.

Таблица 15

Товарная структура внешнеторгового оборота

Экспорт			Импорт		
товарная группа	объем, млн. \$	доля, проц.	товарная группа	объем, млн. \$	доля, проц.
Всего	2714,0	100,0	Всего	534,0	100,0
Алюминий необработанный	1165,0	42,9	Сырье для алюминиевой промышленности	406,2	76,1
Лес и лесопродукция	551,0	20,3	Машины и оборудование	48,9	9,2
Нефть и нефтепродукты	357,0	13,2	Продукты питания	12,0	2,2
Прочие	641,0	23,6	Химические продукты	7,2	1,3
			Прочие	59,7	11,2

1.5. Ресурсно-производственный потенциал как грузовая база транспорта Сибири

Общими характерными особенностями макрорегиона Сибири являются:

- наличие уникальных по запасам, качеству и экономическим показателям добычи природных ресурсов (топливных, минерально-сырьевых, лесных, водных), имеющих принципиально важное значение для развития экономики России и формирования ее экспортного потенциала;
- низкая плотность населения (особенно северных территорий), концентрация основной ее части в южных районах Сибири и Дальнего Востока;
- наличие различных климатических зон с преобладанием на обширной территории заполярья природных условий, трудных для проживания людей;
- недостаточная развитость транспортной сети, наличие большого числа изолированно работающих промышленных узлов;
- создание энергопромышленных узлов и комплексов, которые станут основой развития и структурного преобразования народного хозяйства Сибири.

Дальнейшее деление макрорегиона немислимо без основного элемента территориальной структуры народнохозяйственного комплекса страны – экономического района.

Одним из наиболее крупных по территории и богатым природными ресурсами районов страны является Восточная Сибирь. В нем сосредоточено 30% балансовых запасов угля, 40% общих запасов древесины, 44% экономически эффективных гидроресурсов, 25% стока рек, значительная часть запасов золота, залежей меди, никеля, кобальта, алюминиевого и горно-химического сырья, графита, железных руд и других полезных ископаемых. Огромны и разнообразны его рекреационные, сельскохозяйственные и территориальные ресурсы. Крупные запасы природных богатств и благоприятные условия их эксплуатации обуславливают высокую эффективность их вовлечения в хозяйственный оборот.

В состав **Восточно-Сибирского экономического района (ВСЭР)** входят: Красноярский край, Иркутская и Читинская области, республики Бурятия, Тува и Хакасия. Территория ВСЭР составляет 4,1 млн. кв. км (23,7% территории России), а население – 9,2 млн. чел. (6% от общероссийской численности). ВСЭР по промышленному потенциалу занимает пятое место в РФ (РФ). На общероссийском фоне он выделяется своей цветной металлургией (35% промышленной продукции РФ), лесной и лесоперерабатывающей промышленностью (18,1%), электроэнергетикой (7,4%),

промышленностью строительных материалов (6,7 %), топливной промышленностью (5,1%), химической и нефтехимической промышленностью (5,1%), машиностроением и металлообработкой (3%).

Основой промышленного комплекса Восточной Сибири является топливно-энергетическая индустрия, которая базируется на использовании гидроэнергетических ресурсов и угля. Действуют такие крупные гидроэлектростанции, как Саяно–Шушенская, Красноярская, Братская, Усть–Илимская и небольшие по мощности – Иркутская, Хантайская и Майнская. Добыча угля в основном производится на территории Красноярского края и Иркутской области. Крупные месторождения эксплуатируются в Канско-Ачинском (разрезы Назаровский, Бородинский и Березовский), Иркутском (Черемховский, Азейский) и Минусинском (Черногорский) бассейнах. Осуществляется добыча в Тунгусском бассейне (Норильское и Кайерканское месторождения), на Гусиноозерском разрезе в Бурятии и Харанорском в Читинской области. Крупные тепловые электростанции размещены в Ангарске, Березовске, Тулуне, Черногорске, Гусиноозерске, Назарове и Норильске.

Важнейшими предпосылками развития энергоемких производств цветной металлургии в Восточной Сибири явились уменьшение затрат на топливно-энергетическую базу, в связи с чем выпуск продукции обходится в 2–3 раза дешевле чем в европейской зоне, а так же наличие основного сырья. В настоящее время цветная металлургия района представлена рядом отраслей, старейшей из которой является добыча золота. Она ведется в Читинской (Балей и Вершино-Дарасунск) и Иркутской (Бодайбо) областях. Важнейшие центры добычи полиметаллических руд: олова – Шерловая гора (Читинская область), вольфрама и молибдена – Закаменск (Джидинский комбинат в Бурятии), Сорск (Красноярский край), Жирекенский комбинат (Читинская область). Функционируют цементный и азбестовый заводы в Хову-Аксы и Ак-Довураке (Тува). Никель, медь и кобальт добываются и выплавляются в Норильске. В ВСЭР сложился крупный комплекс алюминиевой промышленности, предприятия которого размещены в Шелехове, Братске, Красноярске и Саянске. Создан крупный глиноземный комбинат в Ачинске по переработке нефелинов. Важное значение в Восточной Сибири имеет производство черных металлов, тем более что производство одной тонны проката обходится на 12–15% дешевле по сравнению с заводами европейской зоны страны. В настоящее время в Забайкалье функционирует старейшее металлургическое предприятие – передельный Петровск-Забайкальский завод. В Красноярске создан «Сибэлектросталь» продукцией которого является качественный металл, выплавляемый в электропечах. Помимо этого существует «малая металлургия» — мартеновские печи

крупных машиностроительных предприятий: Красноярского завода тяжелого машиностроения и Иркутского завода имени В.В. Куйбышева.

Химическая и нефтехимическая промышленность Восточной Сибири развита недостаточно. Слабо используется местная сырьевая база этой отрасли. Предприятия размещены в Ангарске, Красноярске, Зиме, Усолье-Сибирском, Белозименске и Ачинске. Крупнейший центр нефтехимической промышленности – Ангарск, здесь находится производственное объединение «Ангарскнефтеоргсинтез». В Красноярске действуют предприятия по гидролизу древесины, производству кордной ткани, каучука, автопокрышек. В Зиме функционирует электрохимический комбинат, который производит каустическую соду и хлорорганические продукты. Усольский химический завод работает в тесной кооперации с Ангарским нефтехимическим комплексом. Его продукция хлор, каустическая сода, карбид кальция и другие продукты хлорорганического синтеза.

Лесная и лесоперерабатывающая промышленность играет большую роль в промышленном комплексе района. Основная территория Восточной Сибири – лесозаготовительные районы. В настоящее время заготавливается свыше 60 млн. куб. м древесины в год, но глубина ее переработки пока невысока и составляет всего 55%. К районам интенсивных лесозаготовок относятся южные районы Красноярского края, Иркутской и Читинской областей, республики Бурятия. Основными предприятиями, организующими лесозаготовительные работы, являются леспромхозы. Они осуществляют валку леса и подвозку его к складам. Обработка древесины осуществляется на лесопильных заводах, а так же Красноярском и Байкальском целлюлозно-бумажных комбинатах, Братском и Усть-Илимском лесопромышленных комплексах, Селенгинском целлюлозно-картонном комбинате.

Современный технико-экономический уровень машиностроительного комплекса Восточной Сибири, несмотря на многоотраслевую структуру, не соответствует экономическому развитию района. Узость специализации большинства машиностроительных предприятий, имеющих общероссийское значение, вызывает несоответствие между производством и потреблением машин и оборудования внутри района. В результате межрайонные связи Восточной Сибири по машиностроительной продукции приводят к большим транспортным издержкам, снижающим экономические показатели работы предприятий. Машиностроение района в основном размещено в крупных городах: Красноярске, Иркутске, Чите, Улан-Удэ, Абакане, Братске, Ангарске, Шелехове, Минусинске.

Помимо промышленного производства большое значение в экономике ВСЭР имеет и сельское хозяйство, зональная специализация которого выглядит следующим образом: в тундре и лесотундре преобладает экстенсивное оленеводство, охота и рыболовство; в таежной зоне ведущее место

занимает молочное животноводство, опирающееся на корма заливных лугов, земледелие в крайне ограниченных масштабах концентрируется в отдельных очагах; в зоне смешанных лесов — льно-молочное направление хозяйства и картофелеводство; в лесостепной полосе — зерновое хозяйство с посевами картофеля, молочное и мясо-молочное скотоводство ориентируется на полевые корма; в степной зоне — зерновое хозяйство, мясо-молочное скотоводство и свиноводство на полевых кормах, овцеводство. Сельскохозяйственные угодья в экономическом районе занимают 23 млн. га, в том числе пашня — 9 млн. га. Большая часть пашни приходится на Красноярский край (44%), Читинскую (21%) и Иркутскую (19%) области, а пастбищ — на Читинскую область (33%), Туву (30%), Красноярский край (20%) и Бурятию (12%). Обеспеченность населения Восточной Сибири продуктами за счет собственного производства составляет: по зерну — 85%, картофелю — 100%, овощам — 60%, мясу — 75%, молоку — 77%.

Республика Алтай, Кемеровская и Томская области входят в состав Западно-Сибирского экономического района (ЗСЭР). Его территория составляет 505 тыс. кв. км (2,9% территории России), а население — 4,3 млн. чел. (2,8% от общероссийской численности). Развитие производительных сил этих субъектов определяется в первую очередь использованием природных богатств. Особое место среди них занимают топливно-энергетические ресурсы. В Кемеровской области расположен самый крупный в России Кузнецкий бассейн кондиционных углей. Он занимает площадь в 26 тыс. кв. км и имеет небольшую глубину залегания, а по качеству углей у бассейна нет равных. На севере Томской области сосредоточено большое количество нефтяных, газовых, газоконденсатных и нефтегазовых месторождений. Здесь, в среднем течении реки Оби, находится центральный нефтяной район, площадь которого 250 тыс. кв. км, где сосредоточено 90% промышленных запасов нефти Западной Сибири. В Горной Шории и Рудном Алтае разрабатываются Салаирское и Алтайское месторождения золота, Чоган-Узунское месторождение ртути, обнаружено Белкинское месторождение фосфатов и талька (Светлый Ключ). Западная Сибирь имеет большие гидроэнергетические ресурсы, на реках Бия и Катунь (республика Алтай), Томь и Чулым (Кемеровская и Томская области) согласно расчетам специалистов целесообразно строительство гидроэлектростанций. Томская область богата лесосырьевыми ресурсами, а республика Алтай — сельскохозяйственными угодьями.

Высокое экономическое развитие Кузбасса привело к тому, что Кемеровская область занимает первое место в Западно-Сибирском экономическом районе по численности и плотности населения. Преимущественное развитие здесь получили отрасли тяжелой промышленности, на долю которых приходится почти две трети общего объема индустрии (энергетика,

угольная, черная и цветная металлургия, химия и тяжелое машиностроение). В настоящее время Кузбасс производит 40% электроэнергии района, 100% железной руды, чугуна и стали, 90% проката черных металлов, 99% угля, 65% чугуновых и стальных труб.

В Томской области в настоящее время производится 6,3% товарной продукции промышленности Западно-Сибирского экономического района. Среди отраслей промышленности ведущее место принадлежит машиностроению и металлообработке (30%), нефтехимической (16%), лесной и лесоперерабатывающей (12%), топливно-энергетической (17%) и пищевой промышленности (10%).

Характерная особенность республики Алтай — ориентация её хозяйства на сельскохозяйственное производство. В сельской местности проживает около половины населения. Эта особенность обусловлена наличием здесь больших площадей плодородных земель и благоприятных почвенно-климатических условий. В результате в районе получили развитие земледелие и животноводство, а уровень производства сельскохозяйственной промышленности превратил его в одну из крупнейших житниц России.

Анализ экономики Восточной зоны России позволяет сделать вывод о том, что в промышленном комплексе Сибири и Дальнего Востока, составляющей 26,9% валового выпуска продукции от общероссийского уровня, преобладают добывающие отрасли. Здесь добывается более 79% угля России, 69% нефти с газовым конденсатом, 92% газа, 62% валовой продукции цветной металлургии. Среди обрабатывающих отраслей промышленности достаточно заметно в общероссийском масштабе производство синтетических смол и пластмасс (30,2%), картона (20,5%), целлюлозы (33,8%), пиломатериалов (40%). Роль восточных районов в обеспечении страны сырьем, топливом и конструкционным материалом неуклонно возрастает.

Около половины промышленно-производственного персонала восточной зоны занято в машиностроении и лесной промышленности. Увеличение численности работников происходит в отраслях топливно-энергетического комплекса, а так же производящих конструкционные материалы, то есть в группе отраслей, определяющих профиль специализации зоны. Наиболее значительным ростом характеризуются отрасли топливно-энергетического, химико-лесного, металлургического комплексов.

До настоящего времени основная часть добываемых в Сибири энергоресурсов используется в других районах страны. В связи с этим, одной из важнейших задач является увеличение объемов внутреннего энергопотребления, прежде всего путем создания мощных энергопромышленных узлов энергоемкого профиля, продукция которых имеет спрос как на внутреннем, так и на мировом рынке. В первую очередь это относится к продукции цветной металлургии, продукции нефтехимии, нефти - и газопере-

работки, глубиной переработки древесины. При этом в целях снижения трудоемкости производства должна быть резко увеличена энерговооруженность труда и энергооснащенность основных производственных фондов.

В ближайшее время в Восточной зоне предусматривается:

- дальнейшее развитие в Западной Сибири крупнейшей нефтегазодобывающей и нефтехимической промышленности. Нефть и газ Западной Сибири будут в перспективе обеспечивать основную часть потребности России в топливе и формировать за счет экспортных поставок основную долю валютных поступлений страны;

- создание новой нефтегазовой базы в Восточной Сибири и увеличение объемов использования энергетических углей Канско-Ачинского бассейна;

- наращивание масштабов машиностроительных производств, ориентированных главным образом на удовлетворение потребностей отраслей специализации Восточной зоны;

- увеличение объемов угледобычи в Западной Сибири в масштабах, определяемых изменением места угольной промышленности в топливно-энергетическом балансе России.

1.6. Сибирские районы Крайнего Севера

Север – это высокоширотная часть территории России, характеризующаяся суровыми природно-климатическими условиями, обуславливающими повышенные затраты на производство продукции и жизнеобеспечение населения. К районам Севера относятся полностью или частично территории 6 республик, 3 краев, 10 областей и 8 автономных округов. Здесь проживают свыше 11,7 млн. человек, из них более 200 тыс. человек — представители 30 коренных малочисленных народов Севера¹⁴.

Северные территории играют ключевую роль в национальной экономике, в обеспечении безопасности и геополитических интересов России. Здесь сосредоточены основные запасы углеводородного, фосфорного и алюминий содержащего сырья, алмазов, редких, цветных и благородных металлов, добывается 93% природного газа, 75% нефти, включая газовый конденсат, 100% алмазов, кобальта, платиноидов, апатитового концентрата, 90% меди, никеля, 2/3 золота, производится половина лесной и рыбной продукции в РФ¹⁵.

¹⁴ Гранберг А.Г. Основы региональной экономики: Учеб. для вузов. М.:ГУВШЭ, 2000. 495 с

¹⁵ Государственное регулирование экономики./Учеб.пособие. Под ред. Петрова А.Н., Спб. 1999.

Гранберг А.Г. Основы региональной экономики: Учеб. для вузов. М.:ГУВШЭ, 2000. 495 с

Егоров Е.Г. Проблемы региональной экономики (на примере Северо-Востока СССР). Новосибирск: Наука. 1979. 283 с.

Районы Севера имеют положительное сальдо в межбюджетных отношениях с федеральным центром и обеспечивают почти 60% валютных поступлений страны. Здесь проживает всего 8 % населения России, а производится около 20% ее валового внутреннего продукта. В регионе расположена национальная транспортная артерия — Северный морской путь.

Сибирские районы Крайнего Севера¹⁶:

Тюменская область — Ямало-Ненецкий автономный округ;

Красноярский край — Таймырский (Долгано-Ненецкий) и Эвенкийский автономные округа;

города: Игарка и Норильск с территориями, находящимися в административном подчинении их городских Советов народных депутатов;

районы: Северо-Енисейский и Туруханский;

Иркутская область — Катангский район;

Республика Саха (Якутия);

Республика Тыва — районы: с 16 мая 1994 года Монгун-Тайгинский, Тоджинский; с 16 мая 1994 года Шынаанская сельская администрация Кызылского района (введено Постановлением Правительства РФ от 18.07.1994 № 856);

Состав и административные границы северных и приравненных к ним регионов с дискомфортом условий жизнедеятельности населения определяются законодательством РФ, указами Президента РФ и постановлениями Правительства РФ.

Сибирские местности, приравненные к районам Крайнего Севера:

Томская область — районы: Александровский, Бакчарский, Верхнекетский, Каргасокский, Колпашевский, Кривошеинский, Молчановский, Парабельский и Чаинский, с 1 июня 1985 года Тегульдетский (введено Постановлением Совмина СССР от 28.06.1985 № 593);

города: Колпашево и Стрежевой;

Красноярский край — районы: Богучанский, Енисейский, Кежемский и Мотыгинский;

¹⁶ Перечень районов крайнего севера и местностей, приравненных к районам крайнего севера, на которые распространяется действие указов президиума верховного совета СССР от 10 фев. 1960 г. и от 26 сен. 1967 г. о льготах для лиц, работающих в этих районах и местностях (в ред. Постановлений Совмина СССР от 03.01.1983 № 12, от 28.06.1985 № 593, от 23.06.1990 № 594; Постановлений Правительства РФ от 27.11.1991 № 25, от 24.01.1992 № 46, от 28.01.1992 № 47; Указа Президента РФ от 25.03.1992 № 295; Постановления Правительства РФ от 09.04.1992 № 239; распоряжения Правительства РФ от 06.08.1992 № 1419-р; Постановления Правительства РФ от 11.08.1992 № 574; Указа Президента РФ от 16.09.1992 № 1085; Постановления Правительства РФ от 11.10.1992 № 776 (ред. 22.11.1997); распоряжения Правительства РФ от 12.07.1993 № 1245-р; Указов Президента РФ от 20.12.1993 № 2226, от 22.03.1994 № 577; Постановления Правительства РФ от 18.07.1994 № 856)

города: Енисейск и Лесосибирск с территорией, находящейся в административном подчинении Лесосибирского городского Совета народных депутатов;

Иркутская область — районы: Бодайбинский, Братский, Казачинско-Ленский, Киренский, Мамско-Чуйский, Нижнеилимский, Усть-Илимский и Усть-Кутский;

города: Бодайбо, Усть-Илимск, Усть-Кут и Братск с территорией, находящейся в административном подчинении Братского городского Совета народных депутатов

Республика Бурятия — районы: Баунтовский и Северо-Байкальский, с 1 июня 1992 года Баргузинский, Курумканский и Окинский, (введено Указом Президента РФ от 25.03.1992 № 295) с 1 октября 1992 года Муйский (введено Постановлением Правительства РФ от 11.10.1992 № 776 (ред.22.11.1997))

Читинская область — районы: Каларский, Тунгиро-Олекминский и Тунго-коченский

Республика Тыва — районы: с 16 мая 1994 года Бай-Тайгинский, Барун-Хемчикский, Дзун-Хемчикский, Каа-Хемский, Кызылский (за исключением территории Шынаанской сельской администрации), Овюрский, Пий-Хемский, Сут-Хольский, Тандинский, Тес-Хемский, Чаа-Хольский, Чеди-Хольский, Улуг-Хемский, Эрзинский;

город: с 16 мая 1994 года Кызыл (введено Постановлением Правительства РФ от 18.07.94 N 856);

Республика Горный Алтай — районы: с 1 апреля 1992 года Кош-Агачский и Улаганский (введено Постановлением Правительства РФ от 09.04.1992 № 239)

Состав и административные границы территорий, отнесенных к зонам чрезвычайной экологической ситуации и зонам экологического бедствия, определяются указами Президента РФ и постановлениями Правительства РФ.

Сложившаяся система и реформирование северной политики Господдержки. Государственная политика в области СЭР северных районов определяется их значимостью в обеспечении экономического развития страны, ее геополитических и стратегических интересов, необходимостью радикального решения острых проблем.

В Концепции СЭР РФ на период до 2005 года отмечается, что «в прогнозируемых на долгосрочную перспективу условиях экономического и социального развития страны большинство видов профильной продукции Севера безальтернативно с позиции их возможного производства в других районах страны и приобретения по импорту. Федеральная политика в отношении данного региона должна способствовать более полному и рацио-

нальному использованию природных богатств Севера для обеспечения внутренних потребностей производства и формирования валютных ресурсов страны».

Переход к рыночным отношениям, сопровождавшийся резким ослаблением государственного регулирования, болезненно отразился на социальной ситуации в северных районах. Несмотря на то, что на северных территориях формируется значительная доля доходов федерального бюджета, состояние бюджетов субъектов РФ, имеющих в своем составе районы Севера, постоянно ухудшается. Хотя спад в промышленности за годы реформ здесь был меньше, чем в среднем по России, однако снижение реальных доходов северян и уровень безработицы значительно выше, чем у россиян в целом. Особенно резко снизился уровень жизни коренных малочисленных народов Севера.

Обстановка, сложившаяся в районах Севера, долговременные интересы экономики и населения страны, масштабный характер проблем этого региона требуют активного воздействия государства на процессы, протекающие здесь. Важно остановить снижение реальных доходов населения, спад производства в базовых отраслях экономики районов Севера и обеспечить в перспективе устойчивое развитие этих районов.

Существующая система нормативно-правовых актов, регулирующих государственную политику в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, предусматривает широкую систему государственной поддержки. Обязательства по финансированию продекларированных форм поддержки лежат в основном на федеральном бюджете¹⁷. Поскольку эти обязательства явно превышают реальные финансовые возможности, то они выполняются нерегулярно и не в полном объеме, создавая непредсказуемые условия деятельности регионов, муниципалитетов и хозяйствующих субъектов.

Сложившаяся система господдержки пришла в противоречие с экономическими условиями и федеративными отношениями. Для повышения эффективности использования природно-ресурсного и производственного потенциала Крайнего Севера, создания достойных условий жизни его на-

¹⁷ О государственных гарантиях и компенсациях для лиц, работающих и проживающих в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях (с изменениями от 2 июня 1993 г., 8 янв. 1998 г., 27 дек. 2000 г., 6 авг., 30 дек. 2001 г., 10 янв. 2003 г.): Закон РФ от 19 фев. 1993 г. № 4520-и; О гарантиях прав коренных малочисленных народов РФ: Федеральный закон от 30 апр. 1999 г. № 82-ФЗ; О федеральной целевой программе «Экономическое и социальное развитие коренных малочисленных народов Севера до 2011 г.» (с изменениями от 14 февраля, 6 июня 2002 г.): Постановление Правительства РФ от 27 июля 2001 г. № 564; О едином перечне коренных малочисленных народов РФ: Постановление Правительства РФ от 24.03.00 № 255; Рамочная Конвенция о защите национальных меньшинств (Страсбург, 1 фев. 1995 г.) ETS № 157.

селения необходим системный пересмотр форм и методов государственной политики в отношении северных территорий.

Реформирование северной политики должно вестись по следующим направлениям:

- реструктуризация экономики на базе использования природных ресурсов с учетом рыночных условий, новых социальных и экологических требований;
- расширение финансового потенциала путем закрепления доходов от использования природных ресурсов, создания механизмов стабилизации финансового положения северных территорий;
- регулирование состава населения и рынков труда;
- реформирование существующей системы северных гарантий;
- создание эффективной системы поддержки коренных малочисленных народов, включая сферу традиционного жизнеобеспечения и расширение занятости в государственном и рыночном секторах;
- совершенствование механизма завоза грузов в малодоступные северные регионы.

Для преодоления трудностей переходного периода и успешной интеграции в мировые рынки северные базовые предприятия должны пройти несколько стадий качественных изменений. Они касаются целей функционирования, взаимоотношений с потребителями, смещения приоритетов от объемных показателей к показателям экономической эффективности, ценовой политики. Условия внешней среды функционирования этих предприятий, с одной стороны, будут характеризоваться ужесточением экологических ограничений при эксплуатации природных ресурсов, уменьшением прямой государственной поддержки, с другой — новыми возможностями международной кооперации в рамках совместных фирм, сервисных контрактов, соглашений о концессиях, разделе продукции, технической помощи и др.

Необходимы экстренные меры по спасению потенциально жизнеспособных в рыночных условиях предприятий путем их внутренней реструктуризации (сокращение численности, передача социальной сферы и др.), привлечения внебюджетных средств через выпуск корпоративных ценных бумаг, гарантирования кредитов иностранных и отечественных коммерческих банков, а в исключительных случаях — отсрочку таможенных выплат. В дальнейшем господдержка должна стимулировать постепенный переход от добычи первичного сырья к интенсивным наукоемким технологиям его переработки.

Процесс реформирования системы социально-трудовых отношений на Севере должен осуществляться в тесной связи с концепцией долгосрочной социально-экономической политики. Намечается перевести на дого-

ворные формы найма всех новых работников бюджетного (федерального и регионального) сектора по согласованию с соответствующими органами государственной службы занятости в регионах и городскими, районными центрами занятости населения. Хозяйствующим субъектам регионов Севера будет рекомендовано применять договорные формы найма новых работников.

Будет осуществлена адресная господдержка приоритетных групп слабозащищенного населения (неработающие инвалиды, пенсионеры, малообеспеченные и неполные семьи, семьи, имеющие более двух детей, другие категории населения, которые имеют среднедушевой доход ниже установленного прожиточного минимума) в форме денежных субсидий в размере, учитывающем удорожающие факторы проживания на Севере. Применение районных коэффициентов к заработной плате будет гарантироваться только для бюджетного сектора.

Миграционная политика государства на Севере в ближайшие годы будет ориентирована на переселение избыточного населения, в том числе пенсионеров и людей, отработавших в районах Крайнего Севера по трудовым договорам. Одновременно будут вырабатываться подходы к привлечению сюда новых работников из других районов страны.

При осуществлении инвестиционных проектов и расширении хозяйственной деятельности должен получить применение вахтовый метод. Использование вахтового метода организации работ и договорных форм найма позволит привлекать работников оптимального половозрастного состава и профессионально-квалификационного уровня.

Реформирование государственной северной политики требует четкого определения южной границы районов Крайнего Севера, установленной на основе природно-климатического районирования. Это позволит сконцентрировать ресурсы для поддержки наиболее проблемных территорий. Специальные меры государственной поддержки в приоритетном порядке будут осуществляться в арктической зоне, ввиду специфических черт, отличающих ее от других районов Севера, а также особых национальных интересов России.

Особое внимание необходимо уделять обеспечению экологической безопасности в Арктике, особенно при эксплуатации, консервации и утилизации судов с ядерными силовыми установками, а также решению проблемы обращения с радиоактивными отходами, возникающими в результате деятельности атомных ледоколов, подводных лодок и электростанций. Требуется установление особого режима природопользования, гарантирующего сохранение арктических территорий как мирового экологического ресурса.

Сохраняется важнейшая обязанность государства защитить самых уязвимых представителей коренных малочисленных народов, сохранить систему медицинского обслуживания национальных сел и бригад оленеводов, систему дошкольного, общего образования и подготовки национальных кадров. Безусловно, приоритетной является поддержка традиционного жизнеобеспечения исчезающих этносов — юкагиров, энцев, сроков, орочей, негидальцев, алеутов, нганасан, чуванцев, тофаларов, саамов.

Усилия государства будут направлены на стимулирование занятости и самозанятости, прежде всего, через укрепление товарного оленеводства и традиционного жизнеобеспечения, создание новой системы подготовки и переподготовки национальных кадров предпринимателей и работников бюджетного сектора, содействие развитию национального самоуправления. Господдержка должна увеличивать товарные возможности северного оленеводства вблизи емких рынков сбыта и регулярных транспортных путей, учитывать своеобразие точечно-ареального расселения народов Севера, поощрять гибкий график работы в «формальной» экономике для облегчения участия народов Севера в сезонных традиционных занятиях.

Государственная поддержка поставок энергоносителей и продовольствия на Север будет осуществляться дифференцированно по регионам с учетом значительных различий в объемах собственных доходов региональных бюджетов, транспортно-географических условий и энергопотенциалов каждого северного субъекта РФ. Постепенно акцент будет смещаться от частной проблемы завоза на создание современной транспортной инфраструктуры, новых технологий использования местных энергоресурсов и развития северного коммунального хозяйства. Доля дотационных средств федерального бюджета, выделяемая на частичную компенсацию транспортных расходов, будет постепенно сокращаться за счет более широкого внедрения льготных федеральных кредитов на кассовый разрыв.

Приоритетный объект государственной поддержки в Арктике — Северный морской путь. Наличие самого мощного в мире ледокольного флота создает реальные предпосылки использования этого пути для транзитного судоходства в продленные сроки навигации и круглогодично — в западной части. Необходима стратегия технико-технологической модернизации и развития ледокольного и транспортного арктического флота¹⁸.

Около 12 млн. кв. км или 69,7% территории России относится к районам Крайнего Севера и приравненным к ним местностям. Из всей северной территории страны 4,0% приходится на долю Иркутской области, это 475,3 тыс. кв. км (61,9% общей площади региона).

¹⁸ Основные направления СЭР РФ на долгосрочную перспективу (до 2010 г.). Проект. М 2001. 237 с.

В Иркутской области статус района Крайнего Севера имеет только 1 административный район — Катангский. Еще 8 районов и 4 города областного подчинения считаются местностью, приравненной к Крайнему Северу. На столь обширной территории сосредоточено чуть более четверти областного населения (26,3%; в 1990 г. — 28,1%).

Крайний Север и приравненные к нему местности Иркутской области — преимущественно высокоширотные территории, характеризующиеся относительно суровыми природно-климатическими условиями и повышенными затратами на производство продукции и жизнеобеспечение населения. Он включает ряд административно-территориальных образований севера области, в том числе, условно Тофаларию. Последняя представляет собой горно-таежную местность Восточного Саяна с тремя населенными пунктами в составе Нижнеудинского района и является эксклавом относительно зоны Севера России в целом и Севера области, в частности, так как находится в окружении несевежных территорий. В официальных перечнях такая местность, как Тофалария не указана, но на нее распространяется действие государственных программ по вопросам коренных (аборигенных) малочисленных народов Севера.

До предстоящего принятия федерального закона о районировании, зонировании или ином условном выделении Севера России официальное наименование рассматриваемых территорий — «районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности» — действует с 1945 г.. Вместе с тем, для подчеркивания зонального принципа выделения такой территории в целом и просто для удобства наименования эти районы чаще называют короче: «Север», «районы Севера», «зона Севера» и т.д.

Государственная политика в отношении Севера России отражается специально принимаемыми законами, другими нормативными правовыми актами, а также социально-экономическими программами и проектами регионального развития.

В последние годы они дифференцируются по уровню СЭР на три (условно) группы:

- достаточно самостоятельные — доноры областного бюджета (г. Братск, г. Усть-Илимск, Нижнеилимский район);
- дотационные с обозримыми перспективами выхода на самодостаточный уровень развития (Братский, Усть-Илимский, Усть-Кутский, Казачинско-Ленский районы);
- экономически депрессивные — глубоко дотационные (Катангский, Киренский, Бодайбинский, Мамско-Чуйский районы)¹⁹.

¹⁹ Программа СЭР Иркутской области до 2005 г.: Закон Иркутской области от 11 июля 2002 г. № 33-ОЗ

Таблица 16

Территория и население Севера Иркутской области на 1 января 2003 г.

Административно-территориальные образования	Общая площадь, тыс. га	Год образования	Численность населения, тыс. чел.	Административный центр	Расстояние до Иркутска (по прямой) ²⁰ км
1	2	3	4	5	6
Область, всего	77484,6	1937	2712,9	Иркутск	х
Города и районы Севера	47531,8		713,4		х
города:					
Бодайбо	1,1	1925	16,9	Бодайбо	1110
Братск	26,3	1955	278,1	Братск	490
Усть-Илимск	22,7	1973	106,7	Усть-Илимск	700
Усть-Кут	5,6	1954	55,5	Усть-Кут	610
районы:					
Бодайбинский	9197,6	1925	13,3	Бодайбо	1110
Братский	3318,9	1925	68,1	Братск	490
Казачинско-Ленский	3327,6	1925	25,0	Казачинское	560
Катангский	13904,3	1929	5,5	Ербогачен	1145
Киренский	4386,5	1929	26,3	Киренск	710
Мамско-Чуйский	4339,6	1925	11,3	Мама	1030
Нижеилимский	1887,9	1965	69,5	Железногорск-Илимский	480
Усть-Илимский	3659,4	1968	23,9	Усть-Илимск	700
Усть-Кутский	3454,3	1925	13,3	Усть-Кут	610
Доля Севера в областном итоге, проц.	61,3	х	26,3	х	х

По степени суровости условий жизнедеятельности людей северные территории России в ряде случаев подразделяют на абсолютно дискомфортные, экстремально-дискомфортные и «просто» дискомфортные. По Иркутской области Бодайбинский, Мамско-Чуйский и Катангский районы относят к экстремально дискомфортным, остальные — Братский, Усть-Илимский, Нижнеилимский, Усть-Кутский, Киренский, Казачинско-Ленский районы и, разумеется, города Братск, Усть-Илимск, Усть-Кут — к дискомфортным.

Таблица 17

Дополнительные сведения о северных территориях Иркутской области

Территория	Степень дискомфорта	Статус района	Районный коэффициент	Условия завоза
------------	---------------------	---------------	----------------------	----------------

²⁰ Воздушным путем

	фортности прожива- ния ²¹		циент к зарплате	грузов
1	2	3	4	5
города:				
1.Бодайбо	ЭД	Приравненный к Крайнему Северу	1,7	Ограничен- ные сроки
2.Братск	Д	-,-,-	1,4	Круглогодич- но
3.Усть-Илимск	Д	-,-,-	1,6	-,-,-
4.Усть-Кут	Д	-,-,-	1,7	-,-,-
районы:				
5.Бодайбинский	ЭД	-,-,-	1,7	Ограничен- ные сроки
6.Братский	Д	-,-,-	1,4	Круглогодич- но
7.Казачинско- Ленский	Д	-,-,-	1,7	-,-,-
8.Катангский	ЭД	Крайний Север	1,7	Ограничен- ные сроки
9.Киренский	Д	Приравненный к Крайнему Северу	1,7	-,-,-
10.Мамско- Чуйский	ЭД	-,-,-	1,7	-,-,-
11.Нижнеилимс кий	Д	-,-,-	1,6	Круглогодич- но
12.Усть- Илимский	Д	-,-,-	1,6	-,-,-
13.Усть-Кутский	Д	-,-,-	1,7	-,-,-

Сокращения:

ЭД – экстремально-дискомфортные условия проживания

Д – дискомфортные условия проживания

Основные проблемы северных территорий определены в программе²²:

- ограниченная транспортная доступность и низкая инфраструктурная обустроенность;
- низкая плотность населения;
- доминирование в ряде районов производства продукции первичной переработки или монопроизводства;

²¹ Указана по материалам законопроекта «О районировании Севера России» 1995 г

²² Закон Иркутской области от 11 июля 2002 г. N 33-ОЗ "Программа СЭР Иркутской области до 2005 г."

– замедленность диверсификации производства и формирования рыночной среды.

Главная цель — оказать разностороннюю, регулируемую законодательством государственную поддержку системе жизнедеятельности районов Севера области с учетом остроты проблем и возможностей федерального и областного бюджетов.

Задачи:

– обеспечение финансовой поддержкой поставок минимально-необходимых объемов топливно-энергетических ресурсов и социально значимой продукции в районы и населенные пункты с ограниченными сроками завоз;

– оказание государственной поддержки определенным законодательством категориям граждан, переселяющимся из районов Севера.

Мероприятия:

– организация конкурсов на размещение государственного заказа и осуществление поставок топливно-энергетических ресурсов, другой продукции социального назначения в районы и местности с ограниченными сроками завоза грузов;

– предоставление жилищных субсидий (сертификатов), денежных компенсаций за проезд и провоз багажа гражданам, выезжающим и выехавшим после 1 января 1992 г. из районов Севера;

– предоставление освобождаемого на Севере жилья гражданам в процессе внутрирайонного переселения;

Ожидаемые результаты и социально-экономический эффект:

– обеспечение минимально-необходимой потребности районов и местностей с ограниченными сроками завоза грузов в топливно-энергетических ресурсах для нужд ЖКХ и организаций социальной сферы (угля до 130–190 тыс.т, нефти и нефтепродуктов — до 40–43 тыс.т.) и другой продукцией первой необходимости для нужд населения за счет средств федерального и областного бюджетов;

– снижение социальной напряженности в среде граждан, выезжающих из районов Севера на жительство в несеверные районы, путем предоставления жилищных субсидий не менее 100 семьям ежегодно за счет федерального и областного бюджетов в соотношении 10:1–10:1,5, выделения денежной компенсации за проезд и провоз багажа при переселении ежегодно до 600–800 гражданам в соответствии с законодательством, предоставления жилья для внутрирайонного переселения на 40–60 семей ежегодно за счет местных бюджетов;

– оказание конкретной поддержки разным сферам жизнедеятельности коренных малочисленных народов (тофаларам и эвенкам области) в сум-

марных объемах ассигнований до 21–24 млн руб. в г. за счет федерального и областного бюджетов;

– повышение образовательного уровня, улучшение здоровья, обеспечение доступности социальных услуг детям отдаленных сельских населенных пунктов, снижение в целом остроты социальных проблем детства в наиболее периферийных и в горно-таежных местностях области в суммарных объемах ассигнований от 3,0 до 13,0 млн руб. в г. за счет федерального и областного бюджетов.

Основной эффект реализации раздела Программы — социальный: минимизация демографической, инфраструктурной и социально-бытовой напряженности в условиях Севера.

Таблица 18

Некоторые показатели уровня жизни населения северных территорий
Иркутской области

Показатель	Ед. изм.	2004	2005
Среднедушевой денежный доход на одного работающего	руб.	8142,7	9293,5
Прожиточный минимум	руб.	2550	2797
Покупательная способность одного работающего	наборов	3,2	3,3
Прирост покупательной способности одного работающего	наборов	0,2	0,1

В настоящее время на территории области применяется величина прожиточного минимума, установленная постановлением губернатора области от 21.10.2003 г. № 620-п. В расчете на душу населения и по основным социально-демографическим группам населения она составляет следующее значение (см. табл. 19).

Таблица 19

Величина прожиточного минимума, установленная для территорий
Иркутской области (от 21.10.2003 г.)

Социально-демографические группы	В целом по области	Южные районы	Районы Крайнего Севера и местностей, приравненные к ним
На душу населения	2428	2376	2578
Трудоспособные	2644	2590	2809
Пенсионеры	1796	1774	1866
Дети (0-15 лет)	2316	2248	2485

В отношении работающих и проживающих в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях государство предусматривает ряд гарантий и компенсаций²³:

- гарантии медицинского обслуживания;
- компенсация расходов на оплату стоимости проезда и провоза багажа к месту использования отпуска и обратно;
- компенсация расходов на оплату стоимости проезда пенсионерам по старости и по инвалидности к месту отдыха и обратно;
- гарантии и компенсации расходов, связанных с переездом в (из) других регионов РФ и других государств и заключившим трудовой договор (контракт), а также молодым специалистам.

Численность населения Иркутской области неуклонно сокращается в течение всех рассматриваемых лет (1998-2003 гг.). Причем наибольший отток наблюдается по северным районам области, в среднем за год численность сокращается на 1,2%, достигая своего наибольшего темпа в 2001 г. — 1,56%. Наиболее стабильная ситуация наблюдается в южных городах, темпы сокращения варьируются в среднем от 0,33% до 0,43% и составляют в среднем 0,38% в год.

По структуре проживания населения Иркутской области можно сказать, что подавляющее большинство (73,68%) проживает на южных территориях, и только 26,32% — на северных. Хотя южные территории Иркутской области занимают всего 38,10% от общей площади, на долю Севера приходится 61,90%. Это значит, что концентрация населения на южных площадях в 4,5 раза выше, чем на северных.

Наименьший отток населения происходит, как это ни странно, в северных городах. В последние годы темп уменьшения несколько повысился с 0,09% в 1999 году до 0,55% в 2003 году. Но это не говорит о привязанности населения к своей территории, насколько известно, большое количество народа, проживающего на северных территориях, в настоящем времени или ближайшем будущем планирует переехать в менее суровые по климату земли. Но у многих семей нет средств, нет возможностей.

Общие объемы переселений снизились втрое, особенно уменьшилось прибытие населения. Северные города и районы стали непривлекательны для населения: новые переселенцы его избегают, а значительная часть жителей выбывает за пределы их территории. Для большинства районов области характерна миграционная убыль населения. Но наибольший отток мигрантов происходит с северных территорий (Бодайбо, Усть-Кут и одноименные районы, Катангский, Киренский и Мамско-Чуйский).

²³ О государственных гарантиях и компенсациях для лиц, работающих и проживающих в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях (с изменениями от 2 июня 1993 г., 8 янв. 1998 г., 27 дек. 2000 г., 6 авг., 30 дек. 2001 г., 10 янв. 2003 г.): Закон РФ от 19 фев. 1993 г. № 4520-и

За счет приезжающих из этих территорий наиболее заметно пополняется население Иркутского и Шелеховского районов, г. Шелехов. Для северных и южных районов ситуация с естественной убылью населения почти одинаковая.

Если сравнивать отдельно Север и Юг Иркутской области по количеству браков, то на северных территориях количество браков, заканчивающихся разводами в среднем на 10% больше, и эта тенденция наблюдается в течении всего исследуемого периода. В среднем по области в городах разводов на 25–30% больше, чем аналогичные значения по районам. Причем более резкие формы это различие принимает на южных территориях.

Транспортные услуги для населения местностей, имевших льготы
Действие Закона ²⁴ распространяется на лиц, работающих по найму постоянно или временно на предприятиях, в учреждениях, организациях, расположенных в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, независимо от форм собственности, и лиц, проживающих в указанных районах и местностях.

В случаях, предусмотренных Законом, государственные гарантии и компенсации предоставляются неработающим пенсионерам, военнослужащим, уволенным по возрасту или в связи с сокращением Вооруженных Сил РФ, студентам высших и средних специальных учебных заведений, учащимся профессионально-технических училищ и общеобразовательных школ, а также членам семей, прибывшим в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности вместе с кормильцем.

Законом №122 статья первая закон РФ²⁵, дополнена частью третьей следующего содержания:

«Гарантии и компенсации для лиц, работающих и проживающих в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях в организациях, финансируемых из федерального бюджета, устанавливаются федеральными законами, в организациях, финансируемых из бюджетов субъектов РФ, — законами субъектов РФ, в организациях, финансируемых из местных бюджетов, — муниципальными правовыми актами, в организациях, не относящихся к бюджетной сфере, — работодателем, за исключением случаев, предусмотренных Законом.»;

²⁴ Закон РФ от 19 февраля 1993 г. N 4520-I О государственных гарантиях и компенсациях для лиц, работающих и проживающих в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях" (с изменениями от 2 июня 1993 г., 8 января 1998 г., 27 декабря 2000 г., 6 августа, 30 декабря 2001 г., 10 января 2003 г.)

²⁵ Федеральный закон от 22 августа 2004 г. N 122-ФЗ "О внесении изменений в законодательные акты РФ и признании утратившими силу некоторых законодательных актов РФ в связи с принятием федеральных законов "О внесении изменений и дополнений в Федеральный закон "Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов РФ" и "Об общих принципах организации местного самоуправления в РФ" (с изменениями от 29 ноября, 21 декабря 2004 г.)

Гарантии и компенсации для лиц, проживающих в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях и являющихся работниками организаций, финансируемых из федерального бюджета, лиц, обучающихся в высших учебных заведениях, учреждениях начального и среднего профессионального образования, финансируемых из федерального бюджета, граждан, относящихся к малочисленным народам Севера, для граждан, получающих пособия по временной нетрудоспособности, по беременности и родам за счет средств Фонда социального страхования РФ, для неработающих граждан, получающих трудовую пенсию или пенсию по государственному пенсионному обеспечению за счет средств Пенсионного фонда РФ и федерального бюджета, военнослужащих, уволенных по возрасту или в связи с сокращением Вооруженных Сил РФ, устанавливаются настоящим Законом и иными нормативными правовыми актами РФ.

Гарантии и компенсации, установленные Законом и иными нормативными правовыми актами РФ, являются расходными обязательствами РФ. Гарантии и компенсации, установленные для граждан, работающих в организациях, финансируемых из бюджетов субъектов РФ и за счет местных бюджетов, являются расходными обязательствами соответственно субъектов РФ и муниципальных образований. Гарантии и компенсации, установленные для граждан, работающих в организациях, не относящихся к бюджетной сфере, осуществляются за счет средств работодателя.

За счет консолидированного бюджета РФ компенсируются расходы, связанные с выездом из районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей, работникам бюджетных учреждений, организаций, проработавшим в указанных районах и местностях не менее трех лет, пенсионерам, инвалидам, лицам, потерявшим работу и зарегистрированным в качестве безработных в этих районах и местностях, в размере 100 % произведенных затрат, а лицам, проработавшим не менее трех лет на государственных предприятиях, расположенных в указанных районах и местностях, — 50% произведенных затрат, но не превышая норм, представленных ниже.

Порядок возмещения затрат на государственные гарантии и компенсации из республиканского бюджета РФ утверждается Правительством РФ, а из бюджетов национально-государственных и административно-территориальных образований — соответствующими органами этих образований.

Лицам, работающим и проживающим в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, гарантируются: медицинское наблюдение в процессе занятости, частичная оплата проезда для медицинской консультации, на лечение в другие регионы РФ и обратно, если таких услуг нет в месте проживания. Для малочисленных народов Севера организуется обязательная ежегодная диспансеризация.

Лица, работающие в организациях, финансируемых из федерального бюджета, расположенных в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, имеют право на оплачиваемый один раз в два года за счет средств работодателя (организации, финансируемой из федерального бюджета) проезд к месту использования отпуска в пределах территории РФ и обратно любым видом транспорта, в том числе личным (за исключением такси), а также на оплату стоимости провоза багажа весом до 30 килограммов.

Оплата стоимости проезда работника личным транспортом к месту использования отпуска и обратно производится по наименьшей стоимости проезда кратчайшим путем.

Работодатели (организации, финансируемые из федерального бюджета) также оплачивают стоимость проезда к месту использования отпуска работника и обратно и провоза багажа неработающим членам его семьи (мужу, жене, несовершеннолетним детям) независимо от времени использования отпуска.

Оплата стоимости проезда к месту использования отпуска и обратно работника организации, финансируемой из федерального бюджета, и членов его семьи производится перед отъездом работника в отпуск исходя из примерной стоимости проезда. Окончательный расчет производится по возвращении из отпуска на основании предоставленных билетов или других документов.

Выплаты, предусмотренные (для оплаты стоимости проезда к месту использования отпуска и обратно), являются целевыми и не суммируются в случае, если работник своевременно не воспользовался своим правом на оплату стоимости проезда к месту использования отпуска и обратно и провоза багажа.

Гарантии и компенсации, предусмотренные для оплаты стоимости проезда к месту использования отпуска и обратно, предоставляются работнику организации, финансируемой из федерального бюджета, только по основному месту работы.

Размер, условия и порядок компенсации расходов на оплату стоимости проезда и провоза багажа к месту использования отпуска и обратно для лиц, работающих в организациях, финансируемых из бюджетов субъектов РФ, устанавливаются органами государственной власти субъектов РФ, в организациях, финансируемых из местных бюджетов, — органами местного самоуправления, в организациях, не относящихся к бюджетной сфере, — работодателем.

Предприятия, учреждения, организации также оплачивают стоимость проезда и провоза багажа членам семей своих работников независимо от времени использования ими отпуска.

Для перевозки детей, выезжающих для санаторно-курортного лечения и отдыха из районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей, устанавливаются льготные тарифы, определяемые Правительством РФ.

О порядке компенсации расходов на оплату стоимости проезда и провоза багажа к месту использования отпуска и обратно см. Трудовой кодекс РФ.

Компенсация расходов на оплату стоимости проезда пенсионерам, являющимся получателями трудовых пенсий по старости и по инвалидности, к месту отдыха на территории РФ и обратно один раз в два года осуществляется в порядке, определяемом Правительством РФ.

Пенсионеры по старости, проработавшие в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях соответственно 15 и 20 календарных лет, и пенсионеры по инвалидности, проживающие и получившие инвалидность в период работы в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, имеют право на бесплатный проезд один раз в два года к месту отдыха на территории РФ и обратно.

Лицам, заключившим трудовые договоры о работе в организациях, финансируемых из федерального бюджета, расположенных в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, и прибывшим в соответствии с этими договорами из других регионов РФ, за счет средств работодателя предоставляются следующие гарантии и компенсации:

- единовременное пособие в размере двух должностных окладов (месячных тарифных ставок) и единовременное пособие на каждого прибывающего с ним члена его семьи в размере половины должностного оклада (половины месячной тарифной ставки) работника;
- оплата стоимости проезда работника и членов его семьи в пределах территории РФ по фактическим расходам, а также стоимости провоза багажа не свыше пяти тонн на семью по фактическим расходам, но не свыше тарифов, предусмотренных для перевозки железнодорожным транспортом;
- оплачиваемый отпуск продолжительностью семь календарных дней для обустройства на новом месте.

Право на оплату стоимости проезда и стоимости провоза багажа членов семьи сохраняется в течение одного года со дня заключения работником трудового договора в данной организации в указанных районах и местностях.

Работнику организации, финансируемой из федерального бюджета, и членам его семьи в случае переезда к новому месту жительства в другую местность в связи с расторжением трудового договора по любым основаниям (в том числе в случае смерти работника), за исключением увольнения за виновные действия, оплачивается стоимость проезда по фактическим расходам и стоимость провоза багажа из расчета не свыше пяти тонн на

семью по фактическим расходам, но не выше тарифов, предусмотренных для перевозок железнодорожным транспортом.

Гарантии и компенсации, предусмотренные (в случае переезда к новому месту жительства), предоставляются работнику организации, финансируемой из федерального бюджета, только по основному месту работы.

Малочисленные народы Севера в Иркутской области

Иркутская область является многонациональным регионом РФ. Представители народов 136 национальностей проживают на территории области. В области проживают: абхазы, аварцы, агулы, алтайцы, адыгейцы, афганцы, болгары, венгры, вьетнамцы, греки, гагаузы, даргинцы, ингуши, кабардинцы, калмыки, каракалпаки, карелы, китайцы, коми, кумыки, латыши, лезгины, литовцы, осетины, румыны, таджики, тувинцы, туркмены, финны, хакасы, халха-монголы, черкесы, чеченцы, эстонцы, японцы и другие народы. Есть места компактного проживания народов. В Качугском, Катангском, Казачинско-Ленском районах — эвенков, в Нижнеудинском — тофов. В Бодайбинском — якутов, в Заларинском, Тайшетском, Чунском, Нукутском, Осинском и Эхирит-Булагатском районах — татар, в Бодайбинском — поляков.

Основные местности компактного проживания малочисленных народов Сибири и Севера — Тофалария (народность или этническая общность — тофа) Нижнеудинский район и Катангский район (эвенки). По несколько сельских населенных пунктов с проживанием эвенкийских семей находится в Бодайбинском, Мамско-Чуйском, Киренском, Казачинско-Ленском, Усть-Кутском районах. В Качугском районе Иркутской области тоже есть села с компактным проживанием эвенков, но сам район не входит в число приравненных к Крайнему Северу. К сожалению, в различных нормативных документах содержится не одинаковый перечень населенных пунктов компактного проживания малочисленных народов.

Постановление Правительства РФ²⁶ определяет места компактного проживания малочисленных народов по Иркутской области:

- Бодайбинский район: п.Маракан, п.Перевоз;
- Казачинско-Ленский район: д.Вершина Ханды, д.Кутима, с.Верхнемартыново, д.Нижнемартыново;
- Катангский район: с.Бур, с.Ербогачен, д.Тетя, с.Ерема, с.Ика, с.Хамакар, с.Наканно, с.Инаригда, с.Непа, с.Оськино, с.Подволошино, с.Преображенка, д.Верхнекалинино, с.Токма;
- Киренский район: п.Визирный, с.Коршуново, с.Чечуйск;

²⁶ Постановление Правительства РФ от 11 января 1993 г. № 22 «О перечне районов проживания малочисленных народов Севера» (с изменениями от 7 октября 1993 г., 23 января 2000 г.)

- Усть-Кутский район: п.Бобровка, д.Максимово, с.Боярск, с.Омолой, д.Тарасово;
- Нижнеудинский район: с.Верхняя Гутара, д.Нерха, с.Алыгджер;
- Качугский район: с.Бутаково, д.Шевыкан, с.Вершина Тутуры, д.Тырка, д.Чинонга — населенные пункты компактного проживания коренных малочисленных народов¹.

Таблица 20

Перечень районов проживания малочисленных народов севера (МНС) в Иркутской области на 1.01.2003 г.

Районы проживания МНС	Численность жителей, человек		Уд. вес МНС, проц.	Название сельской администрации	Населенные пункты	Численность жителей, человек
	всего	в том числе МНС				
1	2	3	4	5	6	7
Бодайбинский	2050	52	2,5	Жуинская	р.п.Перевоз с.Большой Патом	1888 107
Казачинско-Ленский	11156	70	0,6	Казачинская	с.Казачинское д.Вершина Ханда	3283 49
				Магистральная	р.п.Магистральный	7,8
Катангский	4662	552	11,8	Ербогаченская	с.Ербогачен д.Тетя	2634 54
				Накановская	с.Наканно	158
				Непская	с.Непа	461
				Еремская	с.Ерема	107
				Преображенская	с.Преображенка	677
				Осинская	с.Оськино	73
				Кондогирская	с.Хамакар	177
				Икская	с.Ика	111
				Бурская	с.Бур	206
				Токминская	с.Токма	140
				Подволошинская	с.Подволошино	503
Киренский	18800	23	0,1	Чечуйская	с.Чечуйск	216
				Алексеевская	п.г.т.Алексеевск	9,2
				Киренская	г.Киренск	15,5

¹ О едином перечне коренных малочисленных народов РФ: Постановление Правительства РФ от 24.03.00 №255

Продолжение табл. 20

1	2	3	4	5	6	7
Мамско-Чуйский	8000	60	0,8	Горно-Чуйская	р.п.Горно-Чуйский	3
				Мамская	р.п.Мама	1,8
				Луговская	р.п.Луговской	1,2
				Согдиондонская	р.п.Согдиондон	4,8
Усть-Кутский	464	24	5,2	Бобровская	п.Бобровка	240
					д.Максимова	78
				Омолойская	с.Омолой	147
				Боярская	с.Боярск	128
Нижеудинский	1165	711	61	Тофаларская	с.Алыгджер	544
					д.Нерха	228
				Верхне-Гутарская	с.Верхняя Гутара	379
Качугский	279	231	82,8	Вершино-Тутурская	с.Вершина-Тутуры	216
					д.Тырка	8
					д.Чинонга	54

В соответствие с перечнем²⁷ к населенным пунктам компактного проживания малочисленных народов относят Киренск и Алексеевск — Киренского района, Магистральный и Казачинское — Казачинско-Ленского района, Луговский, Мама — Мамско-Чуйского района, с.Большой Патом — Бодайбинского района, которых в предыдущем списке нет.

В работе Короткого Л.М. например по Катангскому району приводится несколько иной перечень населенных пунктов.

С учетом экономико-географических и исторически сложившихся условий жизнедеятельности малочисленных народов России в ОКЭР выделяется раздел «Регионы компактного проживания малочисленных народов России». Перечень населенных пунктов, расположенных в указанных регионах, утверждается постановлениями Правительства РФ²⁸.

²⁷ Об областной государственной программе «Дети севера и коренных малочисленных народов» на 2002-2005 г.г.: Постановление Законодательного собрания Иркутской области от 28 ноября 2001 г. № 12/24-зс

²⁸ Единый перечень коренных малочисленных народов РФ: Постановление Правительства РФ от 24 марта 2000 г. № 255.

Таблица 21

Динамика распределения населения Катангского района по населенным пунктам²⁹

Сельская администрация	Населенный пункт	Численность населения по состоянию на ...					
		01.01.1985 г		01.01.1989 г		01.01.2000 г	
		всего	эвенков, чел/%	всего	эвенков, чел/%	всего	эвенков, чел/%
1	2	3	4	5	6	7	8
Наканнская	с Накано	209	74/35,4	219	89/40,6	148	70/47,3
	д.Игаригда	23		26		14	5/35,7
Кондогирская	с Хамакар	163	125/76,6	173	159/91,9	162	138/85,2
Ербогаченская	с. Ербогачен	2488	118/4,7	3328	214/6,4	2271	136/6,0
	с Тетя	75	67/89,3	76	68/89,8	77	72/93,0
Оськинская	с Оськино	74	12/16,2	70	4/5,7	69	6/8,7
Еремская	с Ерема	135	15/11,1	138	21/15,2	102	13/1,3
Преображенская	с Преображенка	1068	13/1,2	949	4/0,4	649	24/3,7
	д. Вершина	75		69	2/2,9	64	3/4,7
	д Мога	19		20	2/30,0	11	7/63,6
Непская	с Непа	460	6/1,3	494	4/0,8	447	6/1,3
Икская	с Ика	165	19/11,5	153	23/15,0	104	24/23,1
Бурская	с Бур	408	23/5,6	468	28/6,0	189	17/9,0
Токминская	с Токма	202	62/30,6	198	61/30,8	127	43/33,8
Подволошинская	с Подволошино	701	6/0,8	570	5/0,8	1213	
	п Надеждинск	1528	9/0,6	2706	3/0,1	упразднен 24.02.2001 г.	

В данной работе нами учтены все населенные пункты, отмеченные в том или ином нормативном документе как пункты компактного проживания малочисленных народов.

Государство предусматривает ряд мер по поддержке малочисленных народов. В «Программе...³⁰» предусматривается:

²⁹ Из отчета "Обоснование границ и местоположения территорий традиционного проживания малочисленных народов севера" Иркутск, 2003, ИГСО РАН, отв. Исп. Д.г.н. Корытный Л.М.

³⁰ О гарантиях прав коренных малочисленных народов РФ: Федеральный закон от 30 апреля 1999 г. № 82-ФЗ; О федеральной целевой программе «Экономическое и социальное развитие коренных малочисленных народов Севера до 2011 г.»: Постановление Правительства РФ от 27 июля 2001 г. № 564 (с изменениями от 14 фев., 6 июня 2002 г.).

- обеспечение районов проживания коренных народов современными транспортными средствами;

- восстановление и развитие с привлечением частного капитала объектов базовой инфраструктуры, включая обновление рыбопромыслового флота, обеспечение транспортной доступности территорий проживания и хозяйственной деятельности коренных народов, проведение работ по развитию местной базы нефте- и газопереработки, переход на нетрадиционные источники теплоэнергоснабжения;

- развитие социальной инфраструктуры, системы здравоохранения и сферы услуг. В частности, предусматривается формирование 50 передвижных медицинских бригад, а также служб санитарной авиации, скорой помощи и санитарно-эпидемиологического надзора для оказания своевременной медицинской помощи в удаленных поселениях, на базах оленеводов, охотников и рыбаков, проведения профилактических осмотров, эпидемиологических обследований;

- развитие местного экологически безопасного транспорта и современных систем связи и телекоммуникаций;

- комплексное развитие местной транспортной системы, реализация мероприятий по рационализации транспортных схем, сокращению маршрутов грузоперевозок;

- строительство автомобильных дорог между удаленными населенными пунктами, а также для подключения районов проживания коренных народов к железнодорожным магистралям, морским и речным портам;

- закупка речных маломерных судов и легкомоторной авиационной техники, а также проведение мероприятий по строительству и реконструкции взлетно-посадочных площадок для малой авиации;

- намечаются мероприятия по расширению парка вездеходной техники, грузовых автомобилей, индивидуального транспорта (снегоходов).

Заботу о малочисленных народах проявляет и власть на уровне субъекта Федерации.

Основные проблемы северных территорий определены в программе «Программа СЭР Иркутской области до 2005 г.»:

- необустроенность жизнедеятельности коренных малочисленных народов Севера и Сибири (КМНС).

Главная цель — оказать разностороннюю, регулируемую законодательством государственную поддержку системе жизнедеятельности районов Севера области с учетом остроты проблем и возможностей федерального и областного бюджетов.

Задачи:

- оказание государственной поддержки системе жизнедеятельности КМНС в четырех районах их компактного проживания, создание дополни-

тельных условий для нормального развития детей в периферийных поселениях восьми районов области.

Мероприятия:

– подготовка национальных кадров КМНС, предоставление субсидий на приобретение жилья в населенных пунктах проживания КМНС, строительство и ремонт объектов социальной сферы в местах проживания КМНС, поддержка традиционных отраслей их хозяйства;

– внедрение элементов факторийного товарообмена в периферийных местностях проживания КМНС, разработка проекта и создание природного парка с этническими особенностями функционирования на части территории Тофаларии;

– обеспечение выездной профилактики заболеваний у детей в отдаленных поселениях, приобретение для детских отделений ЦРБ медоборудования и лекарств; приобретение для школ-интернатов, детских домов и малокомплектных школ оборудования, инвентаря, материальных принадлежностей; организация и проведение фестивалей и смотров детского творчества периферийных местностей Севера и мест проживания КМНС.

Основной эффект реализации раздела Программы — социальный: минимизация демографической, инфраструктурной и социально-бытовой напряженности в условиях Севера.

Таблица 22

Основные показатели жизнедеятельности коренных малочисленных народов Севера Сибири на 01.01.2004 г. (по данным администраций районов)

№ п/п	Показатели, ед. изм.	Нижне-удинский район	Качуг-ский район	Казачинско-Ленский район	Катанг-ский район
1	2	3	4	5	6
1	Демографические				
1.1.	Численность населения, чел., из них	710	293	60	556
	в городах и п.г.т.			16	
	в сельской местности	710	293	44	556
1.2.	Женщин, чел.	360	157	37	271
	от 0 до 15 лет	143	36	8	70
	от 16 до 50 лет	175	101	25	170
	старше 50 лет	42	20	4	31
1.3.	Мужчины, чел.	350	136	23	285
	от 0 до 15 лет	110	31	5	94
	от 16 до 55 лет	196	89	17	168
	старше 55 лет	44	16	1	23

Продолжение табл. 22

1	2	3	4	5	6
1.4.	Рождаемость, чел.	21	1	1	8
1.5.	Смертность, чел.	8	4		11
1.6.	Детская смертность, чел.	1			
1.7.	Средняя продолжительность жизни, годы	45-50	65	40	52

1.7. Оценка влияния транспортного фактора на производство и уровень жизни населения районов Севера³¹

Объективная роль транспортного фактора в формировании стоимости товарной продукции, особенно сырьевого происхождения как в Иркутской области, в условиях большой дальности перевозок в Северных регионах вызывает актуальную потребность поиска возможных путей снижения транспортных затрат на грузовые перевозки автомобильным транспортом.

Транспортные издержки являются базой для определения тарифов на услуги логистических посредников: транспортных и транспортно-экспедиционных (стивидорных) фирм, операторов мультимодальной перевозки, агентов, брокеров и др.

Транспортные издержки учитываются в стоимости всей товарной продукции, перевозимой автомобильным транспортом. В связи с этим большое значение имеет оценка показателей издержек общественного труда, затрачиваемого на транспортный процесс. В ряде случаев уровень транспортных издержек является определяющим фактором при организации производства тех или иных видов сырья и материалов. Так, в цене щебня и гравия транспортные расходы составляют более 50%, по песку эти издержки достигают 80–90%.

Величина транспортных расходов условно может быть обозначена так:

$$\text{Стр} = A + D/K, \quad (1.1)$$

где Стр — стоимость транспортировки, руб;

A — постоянная часть расходов, руб;

D — тариф на перевозку продукции, руб;

K — коэффициент использования транспортных средств.

Полученная зависимость между величиной транспортных расходов и расстоянием перевозки изделий позволяет учитывать в расчетах поясные стоимостные коэффициенты к тарифам, поправки на категорию дорог, де-

³¹ Гордина Ю.В. Региональные аспекты государственного регулирования транспортной деятельности. Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук

лать расчет на 1 куб. м. конструкций, на 1 кв. м., 1 тонну или другой измеритель, вводя соответствующие переводные коэффициенты.

Это дает возможность решать ряд практических задач, а именно: определять экономически целесообразные радиусы перевозок готовой продукции при сравнении с взаимозаменяемыми изделиями, доставляемыми от завода-изготовителя до потребителя; решать, из каких пунктов экономически выгоднее доставлять данный вид продукции; определять, какой вид изделий при их взаимозаменяемости выгоднее возить на данный объект. Это также означает, что снижение транспортных затрат при перевозке сырья и материалов может быть достигнуто за счет рациональной организации доставки их потребителям.

Большое влияние на уровень транспортных затрат оказывает состояние конъюнктуры рынков транспортных услуг.

Воздействие цен на перевозки на цены товаров во многом зависит и от изменения стоимости самой перевозки: чем выше доля транспортных затрат в конечной цене товара, тем ощутимее влияние транспортного фактора на эту цену.

Транспортный фактор — совокупный результат транспортного обеспечения региона, отражающий целенаправленную деятельность участников транспортных процессов, включая производителя и потребителя продукции, продавца и покупателя товаров, транспортных предприятий, торговых компаний, посредников и других лиц и организаций; количественно определенный элемент в стоимости продукции, обращающейся в региональном товарообмене, отражающий качество транспортного обслуживания и территориальные особенности развития региона.

За рубежом проблема учета транспортного фактора в оптимизации материальных потоков и размещении производства впервые рассматривалась в работах И.Тюнина и А. Вебера. В последующих работах зарубежных экономистов Э. Гувера, Т. Паландера, А. Леша, У. Изарда, П. Хаггета и других их идеи получили развитие и продолжение.

В настоящее время у российских экономистов нет единого мнения по вопросу: что применять в качестве критерия оптимальности по транспорту при решении задач оптимизации транспортно-экономических связей. На эту роль претендуют, по мнению разных авторов, приведенные затраты, себестоимость, тарифы.

Развитием способа измерения затрат по себестоимости перевозок явилась разработка научно-обоснованной системы экономических показателей, основа которой заложена в исследованиях В.И. Дмитриева, Е.В. Михальцева, В.Н. Орлова, Т.С. Хачатурова, А.С. Чудова и др. В этих работах детально рассматривается способ исчисления себестоимости методом расходных ставок с применением корректирующих поправочных коэффици-

ентов в зависимости от региональных условий перевозок грузов. Главное предназначение данного метода – использование его в качестве инструмента для планирования и контроля уровня текущих затрат и уровня капитальных вложений.

Учитывая специфические особенности Иркутской области, необходимо выявить роль транспортного фактора в конечной цене продукта. Для этого был проведен анализ: влияния транспортного фактора на стоимость социально-значимых продуктов питания (входящих в потребительскую корзину) по районам Иркутской области; степень влияния стоимости топлива, как транспортной составляющей на стоимость продуктовой корзины.

Потребительская корзина – это примерный минимальный набор продуктов питания, непродовольственных товаров и услуг, необходимых для сохранения здоровья человека и обеспечения его жизнедеятельности, для основных социально-демографических групп населения в целом по РФ и в субъектах РФ.

Состав минимального набора продуктов питания, непродовольственных товаров и услуг определяется с учетом:

- научных рекомендаций по минимальным объемам потребления и перечню товаров и услуг, необходимых для сохранения здоровья человека и обеспечения его жизнедеятельности;
- фактического объема потребления продуктов питания, непродовольственных товаров и услуг в малоимущих семьях;
- социально-экономических и демографических факторов, характеризующих уровень доходов населения, состав и половозрастную структуру населения, размер и структуру семей, финансовые возможности государства по обеспечению социальной защиты населения на федеральном и региональном уровнях;
- объективных различий в потреблении продуктов питания, непродовольственных товаров и услуг в субъектах РФ, определяемых природно-климатическими условиями, национальными традициями и местными особенностями.

Все субъекты РФ разделены на 16 зон. Иркутская область относится к восьмой, на основании этого для каждой зоны – определен разный химический состав и энергетическая ценность минимального набора продуктов питания.

На основе этих рекомендаций, предполагая, что любое равное количество продукта содержит одинаковый химический набор и энергетическую ценность, рассчитываются количественные показатели самих продуктов.

Рассмотрим влияние транспортного фактора на прожиточный минимум и стоимость продуктовой корзины по районам Иркутской области. По отдельным районам стоимость продуктовой корзины будет отличаться

друг от друга. Прежде всего, это зависит от различий в ценах, которые в свою очередь в большой степени определяются транспортными расходами. Считаем необходимым, выявить зависимость стоимости продуктовой корзины от транспортной сети района, так как транспортный фактор по нашему мнению включает в себя и дорожную составляющую. Для этого расположим районы в порядке возрастания стоимости продуктовой корзины в 1999 году, которые сведем в табл. 24.

Жирным курсивом выделены те районы, в которых нет железнодорожных линий. Именно поэтому в этих районах стоимость продуктовой корзины выше. Последними в списке идут северные районы. Наша область своими проблемами немного напоминает Италию – та же большая протяженность с севера на юг и так же несхожи «богатый юг» и «нищий север»: как две разные страны, два разных региона. Поэтому одна из задач государственного регулирования – ликвидировать эти различия.

Таблица 23

Районы Иркутской области, расположенные в порядке возрастания стоимости продуктовой корзины в 1999 г.

Районы	Стоимость прод. корз. р.	Районы	Стоимость прод.корз.р
1	2	3	4
Усть-Кутский	377,00	Иркутский	524,96
Нижнеудинский	454,91	Слюдянский	530,28
Заларинский	463,65	Усольский	545,41
Качугский	466,31	Шелеховский	547,37
Усть-Удинский	477,24	Жигаловский	552,30
Тайшетский	479,49	Усть-Илимский	568,19
Тулунский	487,41	Киренский	604,63
Черемховский	488,39	Казачинско-Ленский	607,06
Чунский	492,92	Нижнеилимский	635,44
Ольхонский	497,00	Катангский	673,58
Куйтунский	516,15	Бодайбинский	753,6
Балаганский	516,57	Мамско-Чуйский	774,14
Зиминский	522,43		

Для этого необходимо выявить зависимость стоимости продуктовой корзины от плотности транспортной обеспеченности.

Для выявления степени влияния транспортного фактора на стоимость социально-значимых продуктов питания определим корреляционные зависимости между такими факторами как:

1) стоимость продуктовой корзины и обеспеченность района транспортными средствами;

2) стоимость продуктовой корзины и обеспеченность района транспортной сетью.

Результаты расчетов сведем в табл. 24.

Надо было исследовать зависимость между абсолютными показателями, такими как количество автотранспортных средств и протяженность дорог, но в этом случае весовые показатели в виде населения и площадей районов будут не учтены и количественные показатели зависимости не точно отразят исследуемый показатель.

Таблица 24

Оценка тесноты связи между факторами по коэффициенту корреляции

2003	Зависимые переменные, проц.				
	Обеспеченность района транспортными средствами		Обеспеченность района дорогами, в том числе:		
независимые переменные	весь автотранспорт	грузовой автотранспорт	обеспеченность дорогами	с твердым покрытием	с усовершенствов. покрытием
Прожиточный минимум	-41,80	-9,2	39,2	-43,5	-27,46
Продуктовая корзина	-41,480	-9,2	39,2	-43,5	-27,46

Рассматривая величины, приведенные в табл. 25 видно, что наблюдается ярко выраженная обратная зависимость. Причем наличие автотранспорта в целом почти на 40% определяет стоимость продуктовой корзины. Влияние грузового автотранспорта на стоимость продуктовой корзины составляет около 9%. Из второй части табл. 25 видно, что наиболее влияющий показатель – это плотность (обеспеченность) района дорогами с твердым покрытием, влияние этого фактора составляет больше 43%. Зависимость между обеспеченностью района дорогами в целом и стоимостью продуктовой корзины показало, что от увеличения количества всех проложенных дорог стоимость продуктовой корзины снижается на 39%. Усовершенствованные дороги влияют лишь в размере одной четвертой от общей стоимости.

На следующем этапе исследуем зависимость стоимости продуктовой корзины от средней заработной платы.

Определим зависимости между такими факторами как стоимость продуктовой корзины и средней заработной платой. Значения корреляционного анализа представлены в табл. 25

Таблица 25

Матрица парных коэффициентов корреляции

Коэффициенты корреляции		Зависимые переменные	
независимые переменные	год	прожиточный минимум	продуктовая корзина
Средняя заработная плата	2000	0,79	0,68
Средняя заработная плата	2001	0,73	0,74
Средняя заработная плата	2002	0,824	0,823
Средняя заработная плата	2003	0,87	0,91

Связь наблюдается прямая и очень сильная. В 2000 и 2001 г.г. зависимость примерно на одном уровне, а начиная с 2002 года, эта зависимость возрастает и к 2003 году почти достигает 1. Это произошло в связи с повышением минимальной заработной платы с 2001 года и в последующие годы эта зависимость стала еще более очевидной.

Как известно, увеличение минимальной заработной платы автоматически приводит к увеличению заработной платы на предприятиях, как государственной формы собственности, так и частных. Это, в свою очередь вызывает повышение себестоимости производимых товаров или услуг, а вместе с нею и отпускных цен, которые затем трансформируются в розничные. Разумеется, зависимость эта не является совершенно прямой и однозначной. Частные предприниматели постараются избежать резкого повышения цены на свою продукцию, так как в противном случае у них может уменьшиться объем продаж, а, следовательно, и прибыль.

Предприятия же государственной формы собственности, в противоположность частным, поднимут цены на свою продукцию немедленно, так как у госпредприятий нет возможности для какого-либо маневрирования.

Наконец, следует отметить, что работники госбюджетной сферы получают прямое повышение зарплаты, которое не подкреплено каким-либо увеличением товарной массы на рынке.

Разумеется, если повышение минимальной заработной платы означает только то, что оно должно означать в теории, т.е. именно повышение минимальной заработной платы, то сохранится прежний уровень жизни. Наименее оплачиваемые работники государства получают возможность

улучшить свои жизненные условия. Так, например, без каких-либо осложнений прошло повышение минимальной часовой оплаты труда в США. Оно практически не затронуло тех, чья работа оплачивается не по минимальным ставкам. Однако в странах с неустойчивой экономикой и сильным инфляционным фоном (к каковым относится Россия) повышение минимальной заработной платы, т.е. заработной платы значительной части трудоспособного населения, грозит превратиться в сильный инфляционный фактор.

Выше уже отмечалось, что на уровень жизни и на общее положение Иркутского региона значительное влияние оказывает наличие железнодорожной сети. Поэтому имеет смысл проанализировать ее влияние, используя экономико-математические методы.

Для оценки данного влияния найдем транспортную составляющую железнодорожных перевозок в общем объеме перевозок на примере основных продуктов питания: мука пшеничная, рис, сахар, соль поваренная и масло растительное. Для этого из общего числа районов Иркутской области были выделены те, в которых проходят железнодорожные пути. В выборку попали следующие районы: Ангарский, Братский, Заларинский, Зиминский, Иркутский, Куйтунский, Нижнеилимский, Нижнеудинский, Тайшетский, Тулунский, Усольский, Усть-Илимский, Усть-Кутский, Чунский. В выбранных районах сосредоточено около 80% всего населения Иркутской области, причем наблюдается (хоть и незначительная) тенденция к увеличению этой доли – прирост за 3 года составил 0,62%.

Рассчитана среднегодовая потребность в рассматриваемых продуктах на одного человека, проживающего в VIII зоне, к которой относится Иркутская область.

$$P_{ij} = \sum (p_i * d_j), \quad (1.2)$$

где P_{ij} – потребность одного человека, т;

p_i – потребность одного человека конкретной категории, кг;

d_j – доля людей конкретной категории, проц.

На основе статистических данных завоза рассматриваемых продуктов в каждый район проведен анализ достаточности и необходимости этого завоза для удовлетворения населения в продуктах питания.

$$P_p = P_{ij} * N_p, \quad (1.3)$$

где P_p – объем необходимого завоза, т;

P_{ij} – потребность одного человека, кг;

N_p – численность населения района, чел.

На основании рассчитанной потребности, можно найти ту разницу между потребностью в продукте и завозе этого продукта, которая остается в данном районе:

$$\Delta R = P_p - Z_p, \quad (1.4)$$

где ΔR – разница между потребностью в продукте и его завозе, т;

P_p - потребность района, т;

Z_p – завоз продукта в район, т.

Положительные значения разницы говорят об излишке этого продукта, и о том, что жители данного района либо потребляют больше, чем рассчитало для них государство, либо район сам является производителем продукта и может даже экспортировать его другим регионам, только это экспортирование осуществляется другим видом транспорта (автомобильным, реже – речным), так как оно не отражено в отправлении железной дорогой.

Следует выделить, что особо выделяются отрицательные значения по муке в Тайшетском районе. По рису завоз в районы составляет незначительные величины, кроме таких районов, как Иркутский, Усть-Кутский и Братский. По сахару завоз большой во все районы области. Это связано с тем, что заменить его нечем, и ограничить его потребление тоже невозможно. Наибольший завоз приходится на такие крупные перевалочные пункты, как города Братск и Иркутск. Из Иркутского района покрывают свои потребности такие районы, как Усольский, Зиминский, Куйтунский и Заларинский. Небольшая разница между потреблением сахара и завозом в Тайшетском районе решается с помощью завоза в Братский район и с помощью завоза из Красноярского края. По соли – ситуация особая, так как без нее обойтись нельзя, то и завоз по районам превышает минимальную потребность, рекомендованную законодательством. Исключение составляют Заларинский и Усольский районы, где находятся крупные соляные месторождения, которые позволяют удовлетворять на 100% свои потребности и активно экспортировать поваренную соль другим районам. Величина экспортируемой соли в 1999 г. в Усольском районе превышает собственные потребности в 79 раз, а в Заларинском районе почти в 1000 раз.

Объем растительного масла, завезенного в районы железнодорожным транспортом меньше рассчитанной потребности, несмотря на это, в целом по районам Иркутская область свои потребности удовлетворяет. Недостаточная потребность возмещается завозом автомобильным транспортом из общего объема поставок в Иркутский район.

На основе статистических данных существует возможность построить корреляционные модели между потребностью района и завозом, осуществленным в данный район. Исследование проведено по 4 годам, чтобы обеспечить необходимое число данных и, как следствие, получить наиболее достоверное значение корреляции. По всем исследуемым продуктам (кроме соли) значения корреляции больше 85%, то есть мы имеем прямую и очень сильную зависимость между такими факторами: какая у районов существует потребность, рассчитанная по законодательным нормам; и как

район удовлетворяет эту потребность. Особенно сильная зависимость наблюдается в ситуации с завозом муки пшеничной и потребностью района, а также с сахарным завозом и потребностью.

Таблица 26

Оценка тесноты связи между факторами средствами корреляционно-регрессионного анализа

Факторы потребности по нормам и степени удовлетворения	Данные корреляционно-регрессионного анализа		
	коэффициент корреляции	R-квадрат	Уравнение регрессии
Наименование продуктов			
Мука пшеничная	0,96	0,93	$y = 0,28x + 474,6$
Рис	0,94	0,87	$y = 0,27x + 147,8$
Сахар	0,95	0,91	$y = 0,45x + 840,6$
Соль	0,61	0,37	$y = -0,03x + 432,3$
Масло растительное	0,87	0,77	$y = 0,3x + 522,03$

В процессе анализа возникла необходимость в сравнении заработной платы в исследуемых районах с этим же показателем по области в целом.

После проведенных расчетов средневзвешенной заработной платы по районам, попавшим в выборку, получили следующие данные. В целом по Иркутской области этот показатель немного выше, отличается большей предсказуемостью: методично возрастая с 2000 года.

Имеет смысл сопоставить прожиточный минимум и стоимость продуктовой корзины в исследуемых районах с этими же показателями по области в целом.

После проведенных расчетов средневзвешенного прожиточного минимума и средневзвешенной продуктовой корзины по районам, попавшим в выборку, получили аналогичные результаты, что и с уровнем заработной платы, т.к. последние два показателя рассчитываются на основе первого.

Таким образом, рассмотрев влияние транспортного фактора на потребительскую корзину на основе статистических данных в целом и по районам Иркутской области можно сделать следующие выводы:

– Проанализировав степень влияния транспортного фактора на некоторые экономические показатели, в частности на бюджет прожиточного минимума, среднюю заработную плату по районам и стоимость социально-значимых продуктов питания, было выявлено, что транспортный фактор оказывает существенное влияние на вышеперечисленные показатели, а от уровня себестоимости транспортных услуг зависит жизнедеятельность районов Иркутской области. Причем степень влияния возрастает в Северных районах области;

–Проанализирована зависимость стоимости продуктовой корзины от транспортной сети района. И выявлено, что районы, не имеющие железно-дорожной сети, имеют большую стоимость продуктовой корзины, нежели районы, имеющие железную дорогу, т.е. стоимость продуктовой корзины должна корректироваться с учетом транспортного фактора;

–На стоимость продуктовой корзины существенно влияет наличие автотранспорта, обеспеченность района дорогами с твердым покрытием, средняя заработная плата;

–В целом по Иркутской области средневзвешенная заработная плата немного выше того же показателя, что и по выбранным районам. При расчете средневзвешенного прожиточного минимума и средневзвешенной продуктовой корзины по районам, попавшим в выборку, получили аналогичные результаты, что и с уровнем заработной платы.

Теперь рассмотрим степень влияния стоимости топлива на стоимость социально-значимых продуктов питания.

Транспорт, продолжая процесс производства в сфере обращения, связан непосредственно и с производством, и с потреблением и, как следствие, он активно влияет на образование затрат в обеих сферах процесса воспроизводства. Доставляя результаты процесса производства их потребителям, транспорт участвует в образовании стоимости общественного продукта. Не изменяя натуральной формы общественного продукта, транспорт увеличивает его стоимость на величину стоимости перемещения, поэтому в данном количестве продукции и фиксированных пунктах производства и потребления чем ниже затраты на перемещение, тем выше производительность общественного труда, эффективнее общественное производство.

Народное хозяйство несет значительные затраты на перевозку грузов. В Сибири эти затраты больше, чем в других регионах, и составляют в Западной Сибири 8%, в Восточной – почти 11% валового общественного продукта района. Более высокая доля затрат народного хозяйства на транспортировку грузов в Сибири обусловлена, во-первых, структурой производства: здесь преобладают топливные и сырьевые отрасли, требующие, в отличие от отраслей обрабатывающей промышленности, значительной транспортной работы на перемещение своей продукции из пунктов производства в пункты потребления и имеющие относительно более высокие транспортные тарифы по сравнению с ценой продукции. Во-вторых, транспорт Сибири выполняет большой объем транзитных перевозок, а также доставляет в удаленные районы Севера практически все товары, используя для этого часто очень дорогие пути сообщения. В-третьих, более суровые природные условия и необходимость эксплуатации дорог третьей и четвертой категории вызывают в отдельных случаях рост себестоимости перевозок.

Как уже отмечалось выше, сокращение транспортных издержек народного хозяйства региона создает условия для снижения совокупных издержек обращения, себестоимости и цен на продукцию промышленности и сельского хозяйства, повышения уровня эффективности общественного производства.

Известно, что транспортные издержки являются частью совокупных затрат на производство и доставку продукции потребителю. В основу определения транспортных издержек принимается сумма платежей, которая выплачивается транспорту общего пользования предприятиями других отраслей народного хозяйства за все услуги, связанными с перевозками.

Следует отметить, что при отнесении тех или иных затрат на себестоимость предприятия автомобильного транспорта руководствуются Положением о составе затрат, утвержденным постановлением Правительства РФ от 5 августа 1992 г. N 552 (в редакции последующих изменений и дополнений), а также Особенности состава затрат, включаемых в себестоимость продукции (работ, услуг), и порядка формирования финансовых результатов, учитываемых при налогообложении прибыли организациями автомобильного транспорта РФ, утвержденными Минтрансом России от 25 сентября 1995 г. N ВБ-3/570. Уменьшение транспортных издержек является важнейшим фактором снижения эффективности общественного производства.

Издержки производства и себестоимость продукции имеют тенденцию к постоянному сближению, но отличаются друг от друга.

Затраты автомобильного транспорта по экономической природе делятся на две группы. К первой группе относятся затраты на возмещение живого труда, состоящие из основной и дополнительной заработной платы. Ко второй группе относятся затраты овеществленного труда.

В процессе образования себестоимости транспортной продукции затраты принимают прямое или косвенное участие, поэтому их подразделяют на прямые и косвенные. К прямым относятся расходы, которые могут быть начислены непосредственно на единицу транспортной продукции: заработную плату водителей, затраты на топливо, смазочные и другие эксплуатационные материалы, на ТО и ремонт подвижного состава (ПС), на восстановление и ремонт автомобильных шин, амортизационные отчисления по ПС.

При определении себестоимости на автомобильном транспорте невозможно непосредственно относить как прямые, так и косвенные расходы на единицу транспортной продукции. Поэтому практикуется условное деление затрат по признаку их связи с объемом производства на переменные и постоянные. К переменным расходам относят те, которые зависят от изменения общего пробега. Это затраты на топливо, смазочные материалы, ТО

и Р автомобилей, восстановление и ремонт шин, амортизационные отчисления по ПС (в части отчислений на капитальный ремонт).

В переменные расходы также условно включаются некоторые виды расходов, не зависящие от пробега автомобиля, например затраты на внутригаражный расход топлива, ежедневное обслуживание, обтирочные материалы, часть расходов по ремонту автомобиля.

К постоянным расходам относят те, которые не зависят от общего пробега автомобилей. Это накладные расходы и заработная плата водителей с начислениями по социальному страхованию, а также амортизационные отчисления на восстановление того подвижного состава, по которому нормы амортизации установлены без учета общего пробега. В этом случае общая сумма расходов по i-му виду перевозок определяется по формуле:

$$\text{Собщи} = \text{Спері} * \text{Лобщи} + \text{Спості} * \text{АЧрі} + \text{ЗПводі}, \quad (1.5)$$

где Спері – переменные затраты, приходящиеся на 1 км общего пробега автомобилей, руб.;

Лобщи – общий пробег автомобилей, км;

Спості – постоянные затраты, приходящиеся на 1 ч работы автомобилей, руб.;

ЗПводі – заработная плата водителей, руб.;

АЧрі – автомобиле-часы работы, ч.

Особенностью структуры себестоимости перевозок на автомобильном транспорте является значительный удельный вес амортизационных отчислений в связи с высокой стоимостью основных фондов транспорта, высокий удельный вес топлива и ремонта ПС, отсутствие в себестоимости перевозок расходов на оплату сырья.

Затраты на топливо в себестоимости перевозок составляют 16-20% от общей суммы затрат, а в некоторых случаях достигают 30%. В эту статью расходов входит стоимость всех видов топлива, используемых при эксплуатации автомобилей: бензина, дизельного топлива, сжиженного и сжатого газов и т. д. Количество, потребляемого топлива, определяют исходя из объема транспортной работы, действующих норм расхода с учетом надбавок на особые условия эксплуатации.

Нами предлагается выделить из совокупности транспортных затрат статью на топливо и проследить влияние изменения цены топлива на стоимость социально-значимых продуктов питания с учетом специфики районов Иркутской области. Данная статья выбрана отнюдь не случайно, затраты на топливо в структуре себестоимости, как уже отмечалось выше составляли около 20 %. А рост в 1,8 раза стоимости автомобильного топлива поднял его удельный вес в затратах на перевозки до 30%. Таким обра-

зом, очевидно существенное влияние автомобильного топлива на конечную цену товара.

Для изучения причинно-следственных связей используется аппарат корреляционно-регрессионного анализа (КРА).

В качестве фактора, влияющего на показатель стоимости социально-значимых продуктов питания, возьмем стоимость бензина, необходимого для перевозки топлива одним бензовозом. Данный показатель рассчитаем по следующей формуле:

$$C_{\text{топ}} = V_{1\text{т}} * 0,86 * N_{100} * L_{\text{п}} / (1000 * 100), \quad (1.6)$$

где $C_{\text{топ}}$ – стоимость топлива, руб.;

N_{100} – норма расхода топлива на сто километров при расчете на один бензовоз ТСВ-6,2 (40 литров);

$L_{\text{п}}$ – расстояние перевозки, км.;

$V_{1\text{т}}$ – выручка за 1 тонну, руб.;

0,86 – плотность бензина.

Наблюдения должны быть независимыми, то есть результаты каждого последующего наблюдения не связаны с предыдущим и не содержат никаких сведений о последующих наблюдениях. При оценке связи фактора с показателем строится диаграмма рассеивания или поле корреляции. Если разброс точек незначительный, то говорят, что вариация (изменчивость), исследуемого показателя очень сильно зависит или сильно связана с вариацией фактора. Для оценки линейной тесноты связи используется парный коэффициент корреляции (r), который может принимать значения от -1 до +1.

Данные для корреляционно-регрессионного анализа зависимости стоимости продуктовой корзины и стоимости топлива взяты за четыре года с 2000 по 2003 г. Информационные данные об изменении стоимости топлива по годам получены из годовых отчетов ОАО «Иркутскнефтепродукт» по трем нефтебазам, входящих в состав данного предприятия и расположенных на территории Иркутской области. А именно, Жилкинская нефтебаза – пос. Жилкино г. Иркутск; Вихоревская нефтебаза – г. Вихоревка; Усть-Кутская нефтебаза – г. Усть-Кут. Имеет смысл описать результаты анализа по годам отдельно и по последним трем годам совместно.

Проанализировав данные за 2000 год выявлено, что на 15,44% стоимость потребительской корзины зависит от стоимости бензина на перевозку одним автомобилем. Так как парный коэффициент корреляции отрицательный, то связь между этими показателями обратная. В данном случае связь очень слабая. Так как разброс точек довольно значительный, то можно сказать, что вариация показателя Х0-потребительская корзина не достаточно сильно зависит от вариации показателя Х1-стоимость бензина на перевозку одним бензовозом. Регрессионный анализ за данный промежуток

времени показал, что между факторами не линейная зависимость на 84,57%. R -квадрат = 0,0238, это означает, что на 2,38% вариацию стоимости потребительской корзины можно объяснить действием показателя X_1 -стоимости перевозки бензина, тогда $1-R$ -квадрат=1-0,0238=0,9762, то есть 97,62% причина вариации X_0 -потр. корзины неизвестны.

Анализ показателей за 2001г. показал, что на 2,97% стоимость потребительской корзины зависит от стоимости бензина на перевозку одним автомобилем. Так как парный коэффициент корреляции положительный, то связь между этими показателями прямая, но очень низкая, то есть с увеличением стоимости перевозки увеличивается и стоимость потребительской корзины. В данном случае связь низкая. Разброс точек существенный, можно сказать, что вариация показателя X_0 -потребительская корзина не зависит от вариации показателя X_1 -стоимость бензина на перевозку одним бензовозом. На основании проведения регрессионного анализа получены следующие данные: так как R -квадрат = 0,00088, то это означает, что на 0,09% вариацию стоимости потребительской корзины можно объяснить действием показателя X_1 -стоимости перевозки бензина, тогда $1-R$ -квадрат=1-0,0009=99,91, то есть 99,91% причина вариации X_0 -потр. корзины неизвестны. Зависимость получилась низкая, так как в этом году стоимость бензина по нефтебазам варьировалась незначительно и практически на всех точках оставалась одинаковой, т. е. изменение цен на топливо в г. Иркутске приводило к изменению цен на топливо в разных районах Иркутской области в равной мере.

В 2002 г. ситуация изменилась, на основании проведенного анализа можно сказать, что на 97,6% стоимость потребительской корзины зависит от стоимости бензина на перевозку одним автомобилем. Так как парный коэффициент корреляции положительный, то связь между этими показателями прямая, то есть с увеличением стоимости перевозки увеличивается и стоимость потребительской корзины. В данном случае связь сильная.

Так как разброс точек не значительный, то можно сказать, что вариация показателя X_0 -потребительская корзина сильно зависит от вариации показателя X_1 -стоимость бензина на перевозку одним бензовозом. Даже финансовый кризис 1998, когда произошел резкий рост цен на топливо, не повлек за собой сильного повышения стоимости потребительской корзины. В 1999 году транспортные расходы стали учитывать, и они стали занимать большую часть в стоимости потребительской корзины.

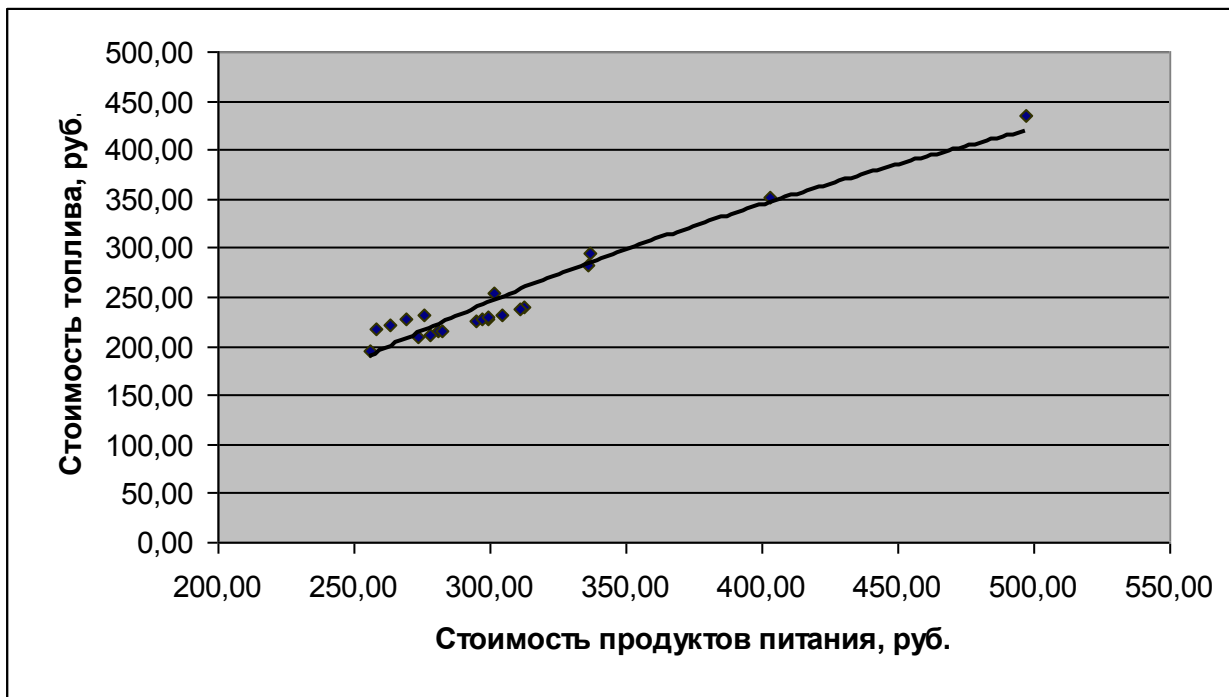


Рис.1. Корреляционная зависимость между стоимостью топлива и стоимостью продуктов питания

Множественный $R = 0,97596317$, то есть между факторами линейная зависимость на 97,95%. R -квадрат = 0,95250412, это означает, что на 95,25% вариацию стоимости потребительской корзины можно объяснить действием показателя X_1 -стоимости перевозки бензина, тогда $1-R$ -квадрат = $1 - 0,9525 = 0,0475$, то есть всего 4,75% причин вариации X_0 -потр. корзины неизвестны. Нормированный R -квадрат = 0,95000433, т.к. табличный F -критерий < F расчетной, то построенная модель в целом считается статистически надежной. В экономических расчетах допустимое значение ошибки аппроксимации составляет от 10 до 12 %. В данном случае ошибка 3,98% .

$\Delta_1 = 0,29273$, то есть на 29,27% в среднем изменится стоимость потребительской корзины при увеличении стоимости на перевозку на 1%, при условии, что все остальные факторы фиксированы.

Стандартизованные коэффициенты регрессии:

Бетта1 = 0,407771, то есть на 40,77% своих среднеквадратичных отклонений изменится стоимость потребительской корзины при изменении стоимости на перевозку на одно свое среднеквадратическое отклонение, при условии, что все остальные факторы фиксированы.

Парные коэффициенты корреляции для X_0 и $X_1 = 0,646996$.

На рис. 2 представлены прогнозные данные стоимости продуктовой корзины с учетом стоимости топлива.

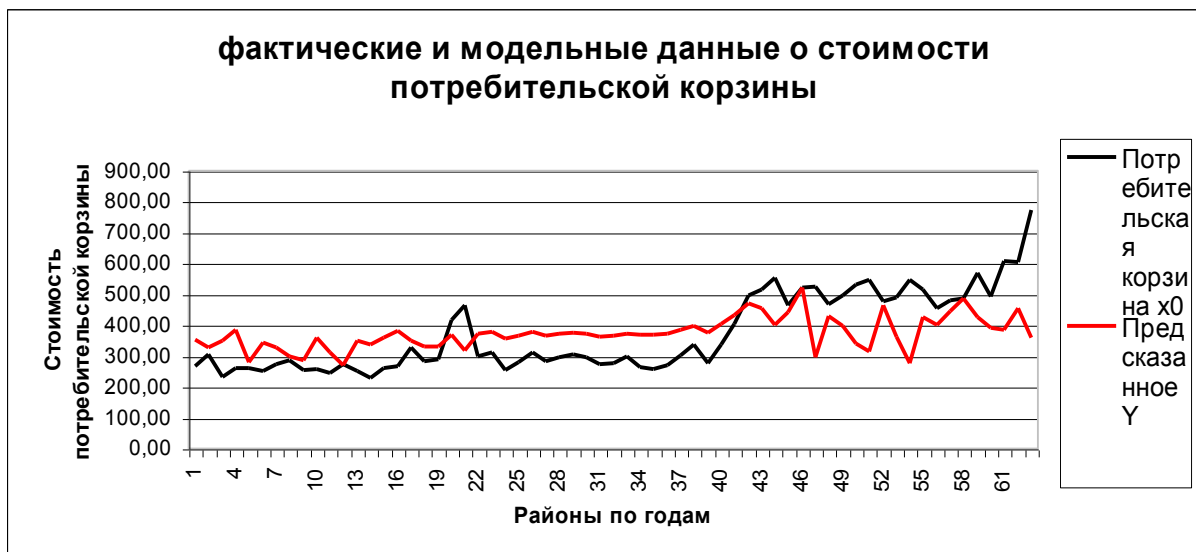


Рис.2. Модель стоимости продуктовой корзины

Таким образом, на основании вышеприведенного анализа можно сделать вывод, что стоимость потребительской корзины на 50% зависит от стоимости топлива, в соответствии с этим расчет стоимости потребительской корзины, а в частности продуктов питания, необходимо производить с учетом изменений стоимости топлива по районам Иркутской области, чтобы достигнуть действительно реальных значений стоимости социально-значимых продуктов питания. Учет величины транспортного фактора в данном случае является неперенным условием для эффективного функционирования Северных районов Иркутской области.

Транспортные потребности жителей Севера Иркутской области

Государственная политика в отношении Севера России отражается специально принимаемыми законами, другими нормативными правовыми актами, а также социально-экономическими программами и проектами российского и регионального развития³².

Государство регулирует тарифы на услуги воздушного транспорта, проводит открытые конкурсы на предоставление услуг по перевозкам пассажиров воздушным транспортом в северные населенные пункты области³³, субсидирует выполнение перевозок предприятиями воздушного транспорта. Таким образом, оказывая существенное воздействие на рынок и благополучие перевозчиков. Государство может субсидировать и дея-

³² О государственных гарантиях и компенсациях для лиц, работающих и проживающих в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях: Закон РФ от 19 фев. 1993 г. № 4520-I (с изм. от 2 июня 1993 г., 8 янв. 1998 г., 27 дек. 2000 г., 6 авг., 30 дек. 2001 г., 10 янв. 2003 г.)

³³ О проведении открытого конкурса на предоставление услуг по перевозкам пассажиров воздушным транспортом в северные населенные пункты области: Глава администрации Иркутской области постановление от 15 фев. 2002 г. № 24-ПГ; О государственном регулировании тарифов на услуги воздушного транспорта: Постановление главы администрации Иркутской области от 20 авг. 2003 г. 146-ПГ (с изменениями от 6 фев. 2004 г.).

тельность аэропортов, поскольку их расходы в перевозочном тарифе доходят до трети и более. Через этот механизм можно требовать, от аэропортов получающих субсидии, снижение аэропортовых сборов для авиакомпаний обслуживающих МВЛ в Иркутской области.

Для полного учета объемов работ воздушного транспорта для районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностям необходимо учесть и особенности авиа обеспечения МНС.

Государство предусматривает ряд мер по поддержке малочисленных народов³⁴. В Иркутской области тоже приняты меры по поддержке жителей севера и МНС. Объемы потребления (в среднем на одного человека) продовольственных товаров приняты на 2004 г. постановлением Законодательного собрания Иркутской области от 17 декабря 2003 года № 33/19а-ЗС³⁵ и представлены в табл. 27.

Таблица 27

Объемы потребления (в среднем на одного человека) продовольственных товаров, кг.

Наименование продукта	Трудоспособное население	Пенсионеры	Дети
1	3	4	5
Яйца	166	90	170
Хлебные продукты (хлеб и макаронные изделия, мука, крупы, бобовые)	153	118,4	98,7
Картофель	110,3	90	119
Овощи и бахчевые	89,4	86,8	108,8
Фрукты свежие	16,7	13,6	41,2
Сахар и кондитерские изделия	20,3	18,8	24
Мясопродукты	32,6	23	27,8
Рыбопродукты	14,7	13,7	11,3
Молоко и молокопродукты	193,1	181,5	296,1
Масло растительное, маргарин и другие жиры	12,5	10	10,4
Прочие продукты (соль, чай, специи)	4,9	4,2	3,7
Всего, кг.	647,5	560	741

³⁴ О гарантиях прав коренных малочисленных народов РФ: Федеральный закон от 30 апреля 1999 г. № 82-ФЗ; О федеральной целевой программе «Экономическое и социальное развитие коренных малочисленных народов Севера до 2011 г.»: Постановление Правительства РФ от 27 июля 2001 г. № 564 (с изменениями от 14 фев., 6 июня 2002 г.)

³⁵ Продлить срок действия Закона Иркутской области от 11.07.2001 № 38-оз «О потребительской корзине в Иркутской области (Ведомости Законодательного собрания Иркутской области 2001, № 9, т. 1; 2003, № 24, т. 1) до 31 дек. 2004 года»

Фактические объемы грузов и почты на душу населения по пунктам компактного проживания МНС, где воздушный транспорт является единственным, представлены в табл. 28.

Таблица 28

Отправление и прибытие грузов и почты, тонн по населенным пунктам на душу населения Катангского района за 2003 г. и Нижнеудинского (2001 г. — последние данные Ф-ГА-14)

Населенный пункт	Грузы, тонн		Население, чел.	Населенный пункт	Почта, тонн	
	вывоз	ввоз			вывоз	ввоз
1	2	3	4	5	6	7
Нерха	0,0245	0,0412	228	Ика	0,0048	0,005
Ерема	0,0125	0,0073	107	Ербогачен	0,002	0,0004
Токма	0,0087	0,0124	140	Нерха	0,0019	0,0036
Вегхняя Гу-тара	0,0057	0,0524	379	Наканно	0,0007	0,0024
Ика	0,0054	0,0048	111	Ерема	0,0007	0,0032
Алыгджер	0,0048	0,0274	544	Бур	0,0007	0,0058
Наканно	0,0047	0,0181	158	Вегхняя Гу-тара	0,0006	0,0025
Бур	0,0028	0,0043	206	Алыгджер	0,0005	0,0018
Ербогачен	0,0026	0,0013	2634	Токма	0,0004	0,0038
Преображен-ка	0,0004	0,0009	677	Хамакар	0,0003	0,0017
Хамакар	0,002	0,0105	177	Непа	0,0003	0,0016
Непа	0,0002	0,0012	461	Преображен-ка	0,0002	0,002

Данные таблиц свидетельствуют не только о существенной разнице между нормами потребительской корзины (сотни килограммов) и количеством завезенного груза и почты (десятки килограммов), но и о превышении завоза над вывозом. Разумеется, что жители указанных населенных пунктов не сидят впроголодь. Летом по малым речушкам, зимой по зимникам они довозят все, что не доставила авиация, но чего это стоит?

В будущем необходимо рассмотреть варианты развития альтернативных видов транспорта, для обеспечения транспортных потребностей северных территорий и мест компактного проживания МНС, где нет транспортных связей, и воздушный транспорт является единственным.

Таблица 29

Подвижность на воздушном транспорте населения некоторых мест компактного проживания МНС

Населенный пункт	Население, чел.	Поездок от	Поездок до
1	2	3	4
Алыгджер	544	0,3787	0,4357
Вегхняя Гутара	379	0,4987	0,6253
Нерха	228	0,8684	0,9079
Ерема	107	0,2430	0,1402
Ика	111	0,4144	0,3964
Мироново	111	0,1622	0,1441
Токма	140	0,4143	0,8286
Наканно	158	0,2532	0,3608
Хамакар	177	0,3559	0,2203
Бур	206	0,2427	0,2087
Коршуново	272	0,1360	0,1875
Визирный	406	0,1059	0,1478
Непа	461	0,1497	0,1258
Преображенка	677	0,1123	0,1492
Ербогачен	2634	0,1078	0,1021
Катангский р-н	14248	0,1368	0,1436
Нижнеудинск	53900	0,0099	0,0083

Даже такая подвижность населения, свидетельствует о том, что житель из своего населенного пункта, например, Катангского района вылетает раз в 7 лет и раз в 7 лет возвращается домой. А если учесть, что среди пассажиров до 80% — корпоративные пассажиры, то есть командированные, то местные жители вылетают на «большую землю, в Ербогачен» только с сан. авиацией. Перевозки пассажиров, грузов и почты между населенными пунктами Катангского и Киренского районов выполняет Киренское авиапредприятие. В Нижнеудинском районе — Нижнеудинское авиапредприятие.

Из Ербогачена в Киренск, Иркутск и из Киренска, Бодайбо, Мамы в Иркутск (больше некуда — нет рейсов) можно вылететь и вернуться только самолетами авиакомпании «Ангара». ПАНХ для этих населенных пунктов выполняет и ИрАВИА. Авиакомпании «Ангара», ИрАВИА и др. обслуживают и Казачинск, Качуг, Жигалово и др. на МВЛ, хотя они же являются приписными аэродромами к Киренскому авиапредприятию.

Следует отметить, что в отдельные северные райцентры из Иркутска можно добраться только воздушным транспортом. Бодайбо, Ербогачен, Киренск, Маму отделяют от Иркутска свыше 1000 км. Так, например, по самой загруженной авиалинии Иркутск–Бодайбо с 2000г. по 2003г. тариф

возрос в 2,2 раза, а в настоящее время составляет около 4 000 рублей (расстояние 1 060 км.). Вообще средний тариф на МВЛ в 2003 г. составлял 2 760 рублей при средней дальности полетов 623 км., при этом среднее значение тарифной ставки на 1 км. по внутрирегиональным воздушным линиям составлял 4,4 рубля.

В ценовом отношении средний тариф на МВЛ эквивалентен полету на Дальний Восток, в Благовещенск Хабаровск, Владивосток. Из-за высокой стоимости билетов северяне реже проводят свой отпуск на юге, а сокращение пассажиропотока и убыточность полупустых рейсов вынудили сократить их количество. В настоящее время авиарейсы из Иркутска в города Севера области значительно отличаются по количественным показателям. Причиной этому стал разный пассажиропоток. Так по маршрутам Иркутск–Мама и Иркутск–Ербогачен, Иркутск–Киренск, Иркутск–Усть-Кут полеты выполняются только дважды в неделю, а количество рейсов по маршруту Иркутск–Бодайбо, выполняющихся практически ежедневно, не удовлетворяет существующий спрос и требует дополнительных рейсов. Это создает неудобства и дополнительные сложности для пассажиров, ведет к дополнительным расходам на гостиницу в ожидании рейса. Основным перевозчиком на этих МВЛ является авиакомпания «Ангара», небольшой объем выполняет между Братском и Иркутском ОАО «Аэропорт «Братск».

Госзаказ. Главная цель «Программы СЭР Иркутской области...» — оказать разностороннюю, регулируемую законодательством государственную поддержку системе жизнедеятельности, в том числе, районов Севера области с учетом остроты проблем и возможностей федерального и областного бюджетов.

Основной эффект реализации раздела Программы — социальный: минимизация демографической, инфраструктурной и социально-бытовой напряженности в условиях Севера.

В настоящее время на территории области применяется величина прожиточного минимума, установленная постановлением губернатора области от 21.10.2003 г. № 620-п.

Высокие авиа тарифы, препятствовали доставке старшеклассников в школу — интернат Качугского района из трех населенных пунктов Вершино — Тутурского сельсовета. После окончания малокомплектной школы некоторые неблагополучные тофаларские семьи села Нерха отказывались посылать детей в школу — интернат села Алыгджер. Из-за нехватки средств на оплату авиационных услуг случайными были полеты санитарной авиации с врачами районных больниц для проведения медосмотров и профилактических мероприятий, доставки рожениц в районные роддома. Поездки детей на обследования и лечение в районные или областные

больницы обходились тофаларским родителям в трех–четырёхмесячный доход, а эвенкийским — в полугодовую зарплату. Принятие программы «Дети Севера»³⁶ способствовали комплексному решению данной проблемы, социальной защищенности подрастающего поколения.

Таким образом, к объектам госзаказа следует отнести:

- медицинское обслуживание населения и срочные сан. задания (не реже одного раза в год по всем населенным пунктам, где нет транспортных связей и воздушный является единственным видом транспорта и несколько десятков полетов по срочным сан. заданиям в год)³⁷;

- выполнение работ лесоохраны и пожаротушения (от нескольких десятков до сотен полетов в год);

- проведение избирательных компаний (в зависимости от периодичности и сроков их проведения по всем населенным пунктам, где нет транспортных связей, и воздушный — является единственным видом транспорта);

- проезд и провоз багажа при переселении ежегодно до 600-800 гражданам, проезд и провоза багажа к месту использования отпуска и обратно;

- проезда пенсионерам по старости и по инвалидности к месту отдыха и обратно;

- переезд в(из) других регионов РФ и других государств с заключившими трудовой договор (контракт), а также молодым специалистам можно выполнять региональной авиакомпанией на основе платности и госзаказа.

Для обоснования госзаказа органы областной администрации и заинтересованные организации и учреждения должны заранее — до начала финансового года, обосновать и по подведомственности подать заявку на госзаказ для авиации и в департамент по развитию коммуникаций администрации Иркутской области

³⁶ Об областной государственной программе «Дети севера и коренных малочисленных народов» на 2002-2005 г.г.: Постановление Законодательного собрания Иркутской области от 28 ноя. 2001 г. № 12/24-ЗС.

³⁷ Об областной государственной социальной программе «Предупреждение и борьба с заболеваниями социального характера» на 2004 - 2008 гг: Постановление Законодательного собрания Иркутской области от 26 ноя. 2003 г. № 32/20-ЗС; Об областной государственной целевой программе «Обеспечение санитарно-эпидемиологического благополучия населения Иркутской области на 2004 - 2006 гг.»: Постановление Законодательного собрания Иркутской области от 27 ноя. 2003 г. № 32/23-ЗС (с изм., внесенными законом Иркутской области от 24.12.2003 № 74-ОЗ), изм в прогр соц-эк Ир обл 01.04. 04 №13-о

ГЛАВА 2. ТРАНСПОРТ СИБИРИ: СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ, ПРОБЛЕМЫ, ЗАДАЧИ

2.1. Оценка транспортной сети Сибири

Одностороннее развитие транзитной составляющей транспортной сети, направленное на удовлетворение нужд центра, мало способствовало комплексному социально-экономическому и культурному развитию Сибири. С другой стороны, проходящая через территорию Сибири мощная сеть транзитных путей сообщения объективно создала условия для размещения предприятий по ремонту транспортных средств, по первичной переработке транспортоспособных сырьевых ресурсов, которые повысили промышленный потенциал территории.

Изучением транспортной сети занимались еще в девятнадцатом веке. Именно тогда немецкий статистик Энгель в качестве единого показателя взял длину транспортных путей, которую соотнес с освоенной площадью территории и численностью ее населения:

$$\mathcal{E} = L / \sqrt{S * H}, \quad (2.1)$$

где \mathcal{E} – коэффициент Энгеля;

L – длина транспортных путей, км;

S – площадь освоенной территории, кв.км;

H – численность населения, тыс.чел.

Если подставить под знак радикала вместо численности населения (H) число населенных пунктов (N), то в итоге получим коэффициент Гольца (G). Хотя внешне его формула сходна с коэффициентом Энгеля, он имеет более глубокий смысл, так как транспортная сеть соединяет между собой именно населенные пункты.

Таблица 30

Показатели транспортной сети субъектов РФ

Региональные субъекты	Протяженность транспортной сети (км)					
	авто- дорог	ж/д дорог	возд. трасс	внут. судо- ход. пу- тей	морск. судоход. путей	назем. транс. Сети
1	2	3	4	5	6	7
Красноярский край	12842	2068	44431	8101	1400	24411
Республика Хакасия	2485	642	2252	0	0	3127
Республика Тува	2473	0	1082	295	0	2768
Иркутская область	12151	2479	20780	7446	0	2076
Республика Бурятия	6226	1199	1680	1668	0	9093
Читинская область	9680	2399	7236	880	0	12959

Продолжение табл.30

1	2	3	4	5	6	7
Республика Алтай	2774	0	1168	138	0	2912
Кемеровская область	5635	1728	2479	517	0	7880
Томская область	3512	346	4765	5195	0	9053
Республика Якутия	7292	165	46829	16111	1900	25468
Амурская область	6915	3002	8773	1994	0	11911
Всего по субъектам	71985	14028	141475	40286	3300	131658

Для определения коэффициентов используем протяженность наземной транспортной сети. Наибольшими коэффициентами Энгеля обладают Амурская и Читинская области, наименьшими – республика Алтай и Красноярский край. В свою очередь наибольшие коэффициенты Гольца имеют Кемеровская и Иркутская области, а наименьшие – республика Тува и Якутия (см. табл. 31). Это объясняется тем, что данные коэффициенты имеют прямую зависимость от длины транспортной сети данного субъекта и обратную зависимость от площади территории и численности населения (числа населенных пунктов).

Таблица 31

Статистические показатели и коэффициенты субъектов РФ

Региональные субъекты	Площадь тер. (кв.км)	Численность населения (тыс.чел.)	Число населенных пунктов	Коэффициент	
				Э	Г
Красноярский край	2339700	3063	583	0.26	0.63
Респ. Хакасия	61900	583	96	0.52	1.30
Респ. Тува	170500	311	118	0.37	0.60
Иркутская обл.	797900	2764	465	0.47	1.16
Респ. Бурятия	351300	1041	261	0.47	0.94
Читинская обл.	431500	1269	419	0.56	0.92
Респ. Алтай	92600	204	89	0.21	1.04
Кемеровская обл.	95500	3008	301	0.46	1.49
Томская обл.	316900	1072	194	0.50	1.16
Респ. Якутия	3103200	988	429	0.46	0.69
Амурская обл.	363700	1015	319	0.63	1.11
Всего по субъектам	8094700	15318	3274	0.37	0.78

Главный недостаток коэффициентов Энгеля и Гольца в том, что они совершенно нечувствительны к размещению объектов населения и хозяйства, их «рисунку» на карте. Это было заложено при выборе основы коэф-

фициентов – длины транспортных путей. Для того, что бы исправить положение, в качестве единого показателя обеспеченности территории транспортными путями, который бы отражал и технико-экономические особенности каждого вида транспорта и его конфигурацию, необходимо использовать интегральную транспортную доступность. Транспортная доступность предполагает одновременное наличие в ее структуре как метрической (дальностной), так и топологической (конфигурационной) составляющих. Это понятие показывает на доступность с помощью какого-либо вида транспорта от любой точки рассматриваемого района до любой другой. Транспортная доступность как ресурс той или иной территории представляет собой совокупность реальных и потенциальных возможностей данного места для социально-экономической деятельности. Потенциальных в том смысле, что ее величина указывает не только один, но и запасные варианты путей достижения цели. В. Н. Бугроменко дает следующее определение транспортной доступности: «это совокупность возможностей достижения любой точки территории, на величину которых оказали влияние различные (в том числе топологические) условия их осуществления». Интегральность проявляется в том, что доступность показывает возможность маневрирования грузовыми и пассажирскими связями одновременно до всех точек. Общая формула интегральной транспортной доступности (G) имеет следующий вид:

$$G = q * (1 - (t1 + t2)) + Z, \quad (2.2)$$

где q – частичная связность (линейное соседство);

t1 – коэффициент лучистости;

t2 – коэффициент резерва конфигурации;

Z – транспортный фокус территории.

Формула оценивает конфигурацию транспортной сети с учетом технико-экономических особенностей каждого вида путей сообщения, предварительно разбитых на участки. Каждая составляющая формулы отражает одно из свойств, которое характеризует конфигурацию транспортных сетей: q – характеризует доступность до главных транспортных магистралей; t1 – неизоллированность данной точки от всей транспортной сети; t2 показывает наличие дополнительных (резервных) циклов (путей сообщения) в транспортной сети (сумма t1 и t2 для оптимальных конфигураций сети приблизительно равна 0.2); Z – минимальное расстояние, которое необходимо преодолеть, что бы достигнуть какой-либо точки территории от ближайшей к данной точки магистрали.

На рисунках 3-6 представлена в виде информационных графов транспортная сеть субъектов над которыми проходят кроссполярные маршруты, при чем на рис. 3-5 наземная сеть, а на рис. 6 – сеть воздушных трасс.

Точками обозначены столицы субъектов ЭР (т.45 рис.3); населенные пункты – города с названиями (т.46 рис.3); перекрестки транспортных путей (т.59 рис.3); а так же границы сети субъектов ЭР (т.54 рис.3). На рис. 6 указаны названия имеющихся на территории субъектов аэропортов. Каждый субъект имеет свою нумерацию точек, так, например, в Красноярском крае их 76, а в Иркутской области – 55. На рис. 6 нумерации точек нет.

Сеть каждого вида транспорта имеет свои магистрали – это пути сообщения, на которые приходится основной поток движения транспортных средств. Можно сказать так же, что на магистрали приходится наибольший пассажиро- и грузооборот. Обозначим основные магистрали ЭР для сети каждого вида транспорта:

1. Железнодорожный транспорт. Основную магистральную функцию выполняет Транссибирская железная дорога, проходящая через Кемеровскую область (т.7-3-4-6 рис.4), Красноярский край (т.49-46-45-41-39-37 рис.5), Иркутскую область (т.21-35-40-49-55 рис.6), республику Бурятия (т.13-10-9 рис.6), Читинскую (т. 7-9-15-19-46-52-55 рис.6) и Амурскую (т.4-6-15-27-41 рис.5) области. Именно на нее приходится основной транзитный поток пассажиров и грузов. Магистралями являются созданная для расширения межрайонных связей с Западной Сибирью железная дорога Новокузнецк – Абакан – Тайшет, проходящая по территории Кемеровской области (т.29-30-31 рис.2), республики Хакасия (т.8-9-7 рис.3) и Красноярского края (т.73-68-66-65 рис.3), а так же, построенная для того, что бы разгрузить, Транссиб Байкало-Амурская магистраль, проходящая по территории Иркутской области (т.23-27-18 рис.4), республики Бурятия (т.3-2 рис.4), Читинской (т.57-58 рис.4) и Амурской (т.2-3 рис.5) областей. Железнодорожная магистраль Наушки – Улан-Удэ (т.27-20-19-9 рис.4), расположенная в республике Бурятия, соединяет Россию с Монголией, а магистраль Забайкальск – Чита (т.31-29-25-19-15 рис.4) в Читинской и Благовещенск – Белогорск (т.30-26 рис.5) в Амурской областях, напрямую связывает нашу страну с Китаем.

2. Автомобильный транспорт. Главной автомагистралью является Московский тракт, расположенный вдоль Транссиба, который связывает субъекты ЭР и выполняет транзитные функции. Усинский тракт Красноярск – Абакан – Кызыл (т.45-58-7-14-21 рис.3) соединяет Красноярский край с республиками Хакасия и Тува. Необходимо отметить новую автомагистраль Абакан – Абаза – Ак-Довурак (т.13-15-4 рис.3) проходящую через южные районы Хакасии к западным районам Тувы. Такие трассы как Колпашево – Томск (т.2-13018 рис.2) в Томской области, Енисейск – Красноярск (т.14-24-45 рис.3) в Красноярском крае, Тулун – Усть-Кут (т.35-27-30-18 рис.4) и Братск – Усть-Илимск (т.27-15 рис.4) в Иркутской области, Улюнхан – Улан-Удэ (т.7-8-9 рис.4) и Багдарин – Улан-Удэ (т.40-38-34-9

рис.4) в республике Бурятия, Нерюнгри – Якутск (т.57-50-32 рис.5) в республике Якутия призваны соединить северные районы субъектов ЭР с центром. Наряду с железнодорожными, автомагистрали Монды – Култук (т.17-15-14 рис.4) и Кяхта – Улан-Удэ (т.28-19-9 рис.4) в республике Бурятия, а так же Кыра – Чита (т.23-21-19-15 рис.4) и Забайкальск – Чита (т.31-25-20-19-15 рис.4) в Читинской области выполняют связующие функции с соседними государствами.

3. Речной транспорт. В отличие от железнодорожного и автомобильного, этот вид транспорта практически не выполняет транзитных функций из-за меридианального расположения судоходных рек. Основными транспортными артериями являются Енисей и Лена. Енисей соединяет между собой северные территории Красноярского края, а так же республики Хакасию и Туву (т.2-14-24-34-45-60-58-7-75-14-11-21 рис.3). В свою очередь Лена объединяет северные и юго-восточные территории республики Якутии (т.3-22-32-41-40-38-37 рис.5), связывает Иркутскую область с Якутией, а так же северные районы области с центральными (т. 2-17-18-45-46 рис.4). Обе эти реки играют основную роль при выполнении северного завоза. Кроме этого, большое значение для осуществления перевозок имеют такие реки, как Обь, Кеть, Чулым в Томской области, Томь в Томской и Кемеровской областях, Ангара в Красноярском крае и Иркутской области, Лена, Алдан и Вилюй в республике Якутия и Амур в Амурской области.

4. Воздушный транспорт. Сеть воздушных трасс (ВТ) еще раз подтверждает, что транзитная составляющая является основной при перевозках в восточных районах страны. Основной поток воздушного движения, соединяющий западные районы нашей страны с дальневосточными, а так же европейские страны с Японией и Южной Кореей, проходит по международным воздушным трассам B152, P30, P22, P211 (см. рис. 6). Выбор магистрали в основном зависит от времени полета по маршруту, которое должно быть минимальным; метеорологических условий (преобладающее направление и скорость ветра на маршруте, наличие атмосферных фронтов, зон обледенения и турбулентности), а так же ограничений на полеты воздушных судов над территорией России. По трассам A310 и A575 выполняются полеты между западными регионами нашей страны и Китаем, так же европейскими государствами и странами Юго-Восточной Азии. Большие надежды возлагаются на кроссполярные маршруты Полярный-1,2,3,4, которые на прямую соединяют центральный и восточные районы Северной Америки со странами Азиатско-Тихоокеанского региона, но в настоящее время движение по этим маршрутам незначительное. Внутри субъектов экономических районов полеты в основном выполняются между северными (периферийными) аэропортами и центром, а так же между столицами рассматриваемых субъектов.

Анализируя транспортную сеть, можно выделить несколько видов ее конфигурации. Сеть – дерево (ациклическая сеть) – предполагает наличие одной магистрали, отсутствие циклов, точки вне магистрали соединяются между собой только через магистраль. Типичная сеть – дерево представлена в северных районах Красноярского края, северных и южных районах республики Якутия, в Иркутской области. Так, например, чтобы попасть из т.12 Ванаара в т.10 Тура (рис.3), необходимо пройти путь т.12-11-9-10 с использованием магистрали т.11-9. Некоторые субъекты ЭР обладают слабосвязанной транспортной сетью, при которой сохраняется одна магистраль и имеется один – два цикла (обходных маршрута) в качестве резерва конфигурации между двумя точками сети. Сюда относятся сети республик Алтай, Хакасия и Тува, Амурской и Томской областей, а так же центральные районы Иркутской области и республики Якутия. Например из т.21 Кызыл в т.26 (рис.3) можно попасть тремя маршрутами: т.21-24-26, т.21-23-26, т.21-25-26. Среднесвязанной транспортной сетью обладают Кемеровская и Читинская области, центральные и южные районы Красноярского края и республики Бурятия. Здесь наблюдаются несколько магистралей, а число циклов доходит до трех и более. Так из т.15 Чита в т.48 Сретенск (рис.4) можно попасть используя четыре маршрута: т.15-19-46-48, т.15-19-20-48, т.15-26-43-48, т.15-28-39-47-48 на двух видах транспорта. Необходимо заметить, что резерв конфигурации транспортной сети увеличивается при рассмотрении не отдельных субъектов, а всего экономического района. Так вместе взятые транспортные сети республик Хакасии и Тувы из слабосвязанных превращаются в среднесвязанные. Например из т.7 Абакан в т.21 Кызыл (рис.3) можно добраться тремя маршрутами: т.7-75-14-21, т.7-75-10-14-11-21, т.7-13-4-11-21, используя три вида транспорта. Что касается конфигурации сети ВТ, то необходимо отметить, что над северными районами Красноярского края, республик Якутия и Бурятия, а так же над республикой Тува, ее можно отнести к среднесвязанной. Над остальной территорией наблюдается сильносвязанная сеть ВТ.

Для более глубокого анализа транспортной сети произведем оценку обеспеченности путями всех видов транспорта рассматриваемых субъектов. Проведем изохроны транспортной доступности из столицы каждого субъекта (рис.2-5). Для воздушного транспорта, обладающего высокими скоростями, изохроны транспортной доступности проведем только из аэропорта г. Иркутска (см. рис. 6), исходя из его наиболее оптимального местоположения. Изохрона представляет собой линию одинакового времени, необходимого для поездки из столицы до любой другой точки субъекта по разным маршрутам, используя наиболее скоростной вид транспорта. За скорость движения принимается коммерческая скорость – средняя скорость, которую достигает транспортное средство на участке пути с учетом

остановок. Каждый вид транспорта характеризуется рядом свойств значительно влияющих на коммерческую скорость. Учитываются свойства как непосредственно влияющие на скорость (характер покрытия автодорог, уклоны, габариты судового хода), так и опосредованно, условно (длительность навигации, частота пассажирского сообщения, число железнодорожных путей). Кроме того, при пассажирских перевозках скорость на 10-20 км/ч выше, чем при грузовых. Типичные значения средних скоростей движения различных видов транспорта приведены В. Н. Бугроменко и имеют следующие значения: автомобильный – 55 км/ч; железнодорожный – 46 км/ч; морской – 22 км/ч; речной – 16 км/ч; воздушный – 450 км/ч на местных линиях, 820 км/ч на внутрироссийских и международных линиях.

Исходя из определения интегральной транспортной доступности, изохроны можно провести из любой точки экономического района. Столицы субъектов ЭР выбраны не случайно, так как основные поездки осуществляются между периферией и центром. Анализируя изохроны изображенные на рис. 2-6 можно сделать вывод, что транспортная доступность зависит от нескольких факторов:

1. Расстояние между двумя точками: путь между т.45 Красноярск и т.46 Ачинск (рис. 3) длиной 163 км будет пройден с использованием автотранспорта приблизительно за 3 ч, а между т.45 Красноярск и т.31 длиной 103 км за 2 ч.
2. Используемый вид транспорта: расстояние между т.45 Красноярск и т.60 (рис. 3) в 110 км с использованием речного транспорта и между т.45 Красноярск и т.14 Енисейск в 338 км с использованием автотранспорта будет покрыто приблизительно за одинаковое время (6 ч).
3. Рисунок транспортной сети: за 5 ч с использованием автотранспорта из т.21 Кызыл можно попасть в т.16 (рис. 3), расположенную на расстоянии по прямой равном 150 км и в т.9 Чадан на расстоянии 210 км.

Изохроны, изображенные на рис. 2-6, показывают на сколько эффективна транспортная сеть каждого рассматриваемого субъекта, то есть каким образом используется имеющаяся в наличии протяженность сети для достижения максимальной транспортной доступности. Для сравнения транспортной доступности субъектов ЭР определим несколько показателей для каждого из них:

1. Минимальное (максимальное) время t_{\min} (t_{\max}) для преодоления расстояния между двумя противоположными пограничными точками рассматриваемого субъекта с использованием наиболее скоростного вида транспорта. Это время можно определить рассматривая изохронны транспортной доступности для каждого субъекта. (см. рис.5)
2. Среднее время (T_{cp}) транспортной доступности:

$$T_{cp} = (t_{\min} + t_{\max}) / 2, \quad (2.3)$$

3. Время ($T_{\text{сум}}$), необходимое на преодоление всей наземной транспортной сети данного субъекта (автомобильных ($S_{\text{авт}}$), железнодорожных ($S_{\text{жд}}$) и речных (морских) ($S_{\text{суд}}$) транспортных путей):

$$T_{\text{сум}} = S_{\text{авт}} / V_{\text{ср.авт}} + S_{\text{жд}} / V_{\text{ср.жд}} + S_{\text{суд}} / V_{\text{ср.суд}}, \quad (2.4)$$

4. Коэффициент доступности (K):

$$K = T_{\text{сум}} / T_{\text{ср}}, \quad (2.5)$$

Данный коэффициент показывает во сколько раз время, необходимое на преодоление всей транспортной сети больше среднего времени транспортной доступности противоположных пограничных точек данного субъекта. Описанные выше показатели приведены в табл. 32:

Таблица 32

Показатели транспортной доступности субъектов ЭР

Субъекты экономических районов РФ	Транспортная доступность			$T_{\text{сум}}$ (ч)	$S(\text{км})$	K
	$t_{\text{min}}(\text{ч})$	$t_{\text{max}}(\text{ч})$	$T_{\text{ср}}(\text{ч})$			
Красноярский край	10	161	85,5	848	24411	9,9
Республика Хакасия	5	7	6	59	3127	9,8
Республика Тува	6	13	9,5	63	2768	6,6
Иркутская область	14	59	36,5	741	22076	20,3
Республика Бурятия	15	15	15	243	9093	16,2
Читинская область	10	28	19	283	12959	14,9
Томская область	10	16	13	397	9053	30,5
Кемеровская область	7	11	9	172	7880	19,1
Республика Алтай	8	9	8,5	59	2912	6,9
Республика Якутия	61	99	80	1231	25468	15,4
Амурская область	13	27	20	316	11911	15,8
Всего	96	167	131,5	4132	131658	31,4
Сеть воздушных трасс	3	4	3,5	173	141475	49,4

Подводя черту необходимо отметить, что субъекты, имеющие разные значения коэффициентов Энгеля и Гольца (Кемеровская область и республика Тува), могут иметь приблизительно одинаковую транспортную доступность ($T_{\text{ср}}$). Это происходит потому, что заложенные в структуре этих коэффициентов численность населения или количество населенных пунктов, площадь территории соотнесены с определенной протяженностью транспортной сети. В свою очередь транспортная доступность кроме протяженности учитывает начертание (рисунок) сети и является более широким показателем, хотя так же обладает некоторым неудобством. Оно состоит в том, что транспортная доступность определяется от какой-либо од-

ной точки территории до любой другой, и учет ее интегральности представляет довольно сложную задачу. На наш взгляд наиболее приемлемым представляется использование всех показателей, что позволяет объективно оценить ту или иную транспортную сеть.

Анализ железнодорожного, морского, речного, автомобильного и авиационного транспорта Сибири показывает на значительное снижение за последние десять лет перевозок пассажиров и грузов, а так же пассажиро- и грузооборота. Степень износа основных фондов превышает 50%, а размеры финансирования являются недостаточными.

Транспортные сети исследуемых субъектов имеют различную степень развитости; неравномерность между северными и южными районами, центром и периферией; малую цикличность и большие временные значения транспортной доступности.

Расположение аэропортов и сети воздушных трасс Сибири показывает на развитость и безусловную необходимость этого вида транспорта, особенно в северных районах.

2.2. Оценка роли транспортного и транзитного потенциала в экономике Иркутской области

Иркутская область расположена на пересечении транспортных потоков из Европы к странам Азиатско-Тихоокеанского региона и США. Область располагает богатейшим природным потенциалом (что представлено в главе 1), развитой промышленностью и инфраструктурой, является одним из наиболее динамично развивающихся регионов России.

Общая эксплуатационная длина железных дорог на территории области составляет 2 479 км. По территории области проходят Байкало-Амурская и Транссибирская магистрали. Наибольший интерес для экономического развития региона представляют проекты, связанные с увеличением пропускной способности данных магистралей. Протяженность Транссибирской магистрали от Москвы до Владивостока 9 288 км. Эта двухпутная магистраль позволила нашему государству не только интенсивно осваивать земли за Уралом, но и существенно укрепить российское влияние в АТР. В начале третьего тысячелетия Транссиб может быть интегрирован с железнодорожной сетью других стран, что сделает его самым мощным и самым протяженным контейнерным перевозчиком XXI в.

На данный момент, по экспертным оценкам, Транссибирская магистраль загружена не более чем на 30% своей мощности, а по контейнерным перевозкам — на 20%. При этом в 2003 г. объем контейнерных перевозок по Транссибирскому коридору увеличится на 15%. Скорость контейнерных поездов сопоставима со скоростью пассажирских: за сутки состав проходит свыше 1 тыс. км. Все грузы в пути находятся под вооруженной охраной, оптоволоконная связь позволяет получать информацию о следо-

вании груза в реальном времени. Для грузов, перевозимых контейнерными поездами, упрощено таможенное оформление, сокращены сроки доставки, снижены ставки платы и сборов всех участвующих в перевозке сторон. В 2002 г. весь Транссиб перешел на электротягу, что позволило увеличить скорость и вес поездов.

Сейчас рассматривается проект продления Транссибирской магистрали до Японии (через о. Сахалин). Это создаст евроазиатский транзитный коридор («контейнерный мост») между торговыми полюсами стран Европы и АТР. Данный коридор может успешно конкурировать с морским транзитом, он будет гораздо дешевле морского, сократит путь между Европой и Северо-восточной Азией на 8 тыс. км, сэкономит до десяти суток транзитного времени по сравнению с морскими перевозками.

Ключевыми звеньями сухопутного коридора станут два тоннеля: первый — между материком и о. Сахалином длиной около 8 км, второй — между о. Сахалином и о. Хоккайдо — до 40 км.

Реализация данного проекта имеет ряд положительных последствий для экономики РФ в целом и для развития транспортной системы страны в частности.

Заинтересованность иностранных потребителей в природных ресурсах России обеспечит их участие в работах по восстановлению малодеятельных линий, строительству новых протяженных железнодорожных веток и автомобильных дорог к удаленным рудным залежам в трудно доступных зонах, а также к дальним лесным массивам.

С расширением освоения месторождений в зоне Дальнего Востока и Восточной Сибири резко возрастет объем перевозок на внутренних линиях в другие регионы самой России и сырьевых грузов на экспорт.

Реализация проекта сухопутного коридора «Япония–Россия–Европа» вызовет мощный импульс активности на Байкало-Амурской магистрали.

Надежное обеспечение крупномасштабного и дорогостоящего транзитного грузопотока, дальнейшее транспортное освоение региона потребует соответствующего подвижного состава. По всей трассе сухопутного транспортного коридора «Япония–Россия–Европа» должны будут создаваться перегрузочно-распределительные комплексы. При развитии сети терминалов значительно возрастет потребность в автопоездах.

Строительство сухопутного перехода на Японию и ускорение разработки перспективных месторождений, широкий размах производственного и жилищного строительства на Востоке даст толчок для развития местного речного судоходства.

Большие и средние реки Сибири и Дальнего Востока на десятилетия приобретут особое значение для развития региона. Многократно возрастет нагрузка на речной флот. Провозная способность существующего подвиж-

ного состава станет явно недостаточной. Придется пополнять местные речные пароходства баржами всех типов, буксирами, буксирами-толкачами, техническим и вспомогательным флотом.

При реализации данного проекта появляется реальная возможность обеспечить инвестирование, в том числе и за счет привлечения иностранного капитала. Для иностранных инвесторов участие в реализации данного проекта становится притягательным по нескольким причинам. Во-первых, для них существенно сократится стоимость перевозок по сравнению с перевозками морским транспортом. Во-вторых, иностранные предприятия заинтересованы в потреблении природных ресурсов России, это обеспечит их участие в работах по восстановлению малодеятельных линий, строительству новых протяженных железнодорожных веток и автомобильных дорог к удаленным рудным залежам в трудно доступных зонах, а также дальним лесным массивам. И, наконец, третьим стратегически важным притягательным фактором к участию в формировании коридора «Япония–Россия–Европа» для промышленно развитых стран явится освоение грандиозного нарождающегося рынка сбыта промышленного оборудования, товаров народного потребления, продовольствия на обширных территориях Востока России, связанное со строительством коридора и широким хозяйственным освоением.

В перспективе также возможно создание транзитного коридора Америка–Россия–страны Юго-Восточной Азии. Этот проект так же реален, как и проект коридора, соединяющего Японию через Сахалин с Евразийским материком.

Предлагаемая железнодорожная транзмагистраль в четыре раза сократит расстояние между Северной Америкой и «треугольником» Ближний Восток–Персидский залив–Южная Азия. При этом транзитный грузооборот между Северной Америкой и только Юго-Восточной Азией оценивается в 30–40 млн. т в год. При этом не учитываются транзит в Центральную Азию и на Ближний Восток и вовлечение в оборот богатейших ресурсов прилегающей к магистрали территории Сибири и Дальнего Востока.

Сегодня исследования по созданию коридора Америка–Евразия проводятся в России, США, Канаде, Великобритании и Франции под эгидой международной корпорации. Расчеты показывают техническую осуществимость и экономическую эффективность данного проекта.

Также в разработке на данный момент находится создание Транско-рейского коридора. С его открытием появится возможность перевозить грузы из Южной Кореи в Европу транзитом через Северную Корею и Россию (по Транссибу). При этом сроки доставки крупнотоннажных контейнеров по железной дороге сократятся до восемнадцати суток по сравнению

с 30–40 сутками морем, следовательно, уменьшится и стоимость транспортировки.

Планируется, что данный коридор соединит южнокорейскую железнодорожную сеть с Транссибирской магистралью. Это откроет путь для транзитных грузов из Кореи через Россию в страны Западной Европы. По предварительным оценкам реальные объемы привлечения на Транссиб дополнительных грузов оцениваются в 200–500 тыс. контейнеров в год. Южная и Северная Корея в настоящее время уже предпринимают усилия по развитию своей железнодорожной сети. Уже начата реконструкция участка Сеул–Синьджу, который объединит железные дороги Севера и Юга. Выход к российской границе и на Транссиб от Синьджу будет обеспечен через Маньчжурию (Китай) на Забайкальск. Возможен также выход от Сеула через Хыннам и Хасан на Владивосток, но здесь потребуются капитальные вложения в строительство вторых путей и электрификацию участков. После создания Транскорейской магистрали будет действовать транзитный коридор по маршруту порт Пусан (Южная Корея)–Северная Корея–Дальний Восток–Сибирь–Европа. При этом ожидаемый объем контейнерных перевозок к 2010 г. может превысить 600 тыс. контейнеров в год.

Таким образом, в перспективе Транссиб сможет перерасти в Трансконтинентальную магистраль, он может стать универсальным коридором широтного направления, имеющим значение не только для Евразии. При сооружении Сибирско-Аляскинской магистрали западный участок Транссиба примет на себя часть грузооборота, осуществляемого между странами Северной Америки и Евроазиатского континента. В этой связи очень важно уже сейчас приступить к модернизации инфраструктуры Транссибирского коридора, с учетом его будущей интеграции в мировую транспортную систему. Такая работа уже начата. Ведется реконструкция морских терминалов в портах Петербурга и Восточного, усилены подходы к этим морским портам, проводится модернизация контейнерных терминалов для переработки в соответствии с мировыми стандартами 20 и 40-футовых контейнеров. В полосе коридора и на подходах развивается автодорожная сеть, совершенствуется структура интермодальных перевозок. Выполнены работы по развитию железнодорожных станций на границе с Монголией и Китаем.

Что касается участка Транссиба, который относится к ВСЖД, то средняя участковая скорость здесь составляет 47,5 км/ч. Это выше, чем в таких странах, как Америка (35,4 км/ч) и Китай (31,8 км/ч), что также является весомым аргументом в пользу развития международных перевозок.

Большое значение в обеспечении экономического развития региона играет автомобильный транспорт, которым в 2001 году было перевезено 5 077 тыс. т грузов и 237 989 пассажиров. Развитая сеть автомобильных дорог позволяет доставлять грузы автомобильным транспортом практиче-

ски в любую точку России, страны ближнего зарубежья, а также в Китай и Монголию. Две трети внутриобластного грузооборота автомобильного транспорта приходится на внутрирайонные и внутригородские перевозки. Большую часть грузооборота автомобильного транспорта области составляют перевозки строительных материалов, лесо- и пиломатериалов, продуктов питания и товаров народного потребления. Протяженность дорог общего пользования с твердым покрытием — свыше 12 тыс. км. К сожалению, состояние дорожной сети области оставляет желать лучшего, не смотря на то, что из областного бюджета ежегодно выделяются средства на ее улучшение.

С каждым годом в транспортных связях области возрастает роль авиации. Воздушные перевозки осуществляются в основном через два крупных аэропорта — в городах Иркутск и Братск. Достаточно большие объемы перевозок приходятся и на долю аэропортов в таких городах, как Бодайбо, Усть-Кут, Киренск, Нижнеудинск. Аэропорты Иркутска и Братска являются международными, через них обслуживаются прямые и транзитные международные рейсы на Японию, Китай, Южную Корею, Монголию, а также в некоторые европейские государства. Воздушный транспорт занимает в транспортном комплексе региона третье место по пассажироперевозкам (352 тыс. чел. в 2001 г.) и четвертое место по грузоперевозкам (12 тыс. т в 2001 г.) в транспортном комплексе региона. На его долю приходится 12% пассажирооборота и 2% грузооборота области, осуществляемых всеми видами транспорта общего пользования. Перспективы развития воздушного транспорта региона связаны в первую очередь с обновлением авиапарка, реконструкцией аэропортов, модернизацией ремонтной базы, а также с совершенствованием управления и организации перевозок.

Наличие на территории области многоводных рек — Ангары, Лены, Нижней Тунгуски — обусловило развитие водного транспорта, которым в настоящее время в области ежегодно перевозится 12% грузов от общего грузооборота. Крупнейшие порты расположены на реке Лена — Киренск и Осетрово (г. Усть-Кут). Эти порты сообщаются с северным морским портом Тикси. Это открывает некоторые возможности участия в международной торговле и обслуживании международных транзитов, проходящих через территорию области. В пределах области водный транспорт обслуживает до 10% общего грузооборота (в 2001 г. грузооборот внутреннего водного транспорта составил 1,7 млрд. т-км). Он используется для перевозки крупнотоннажных грузов, нерудных строительных материалов, леса и пиломатериалов, угля и нефтепродуктов, хлеба. Большое значение водный транспорт имеет при доставке грузов в северные районы, в районы золотодобычи и в Якутию.

В настоящее время в Иркутской области проходят две нитки подземного магистрального нефтепровода Омск–Ангарск и Красноярск–Ангарск, эксплуатируемые Иркутским районным нефтепроводным управлением. Также действуют газопровод Ангарск–Саянск, эксплуатируемый ОАО «Саянскхимпром», и продуктопровод Ангарск–Иркутск, по которому поставляю авиационный керосин из Ангарской нефтехимической компании в Иркутский аэропорт.

В 2001 г. правительства России и Китая подписали соглашение об основных принципах строительства магистрального трубопровода для поставок российской нефти в Китай. Нефтепровод Россия–Китай начнется в Иркутской области, от Ангарска. Протяженность будущей магистрали от Ангарска до Дацина — 2,4 тыс. км. Производительность трубопровода — 20 млн. т сырой нефти. Объем ее экспорта в стоимостном выражении — 3-5 млрд. долл. в год. Запуск нефтепровода планируется на 2005 г., к 2010 г. планируемый объем поставок нефти — 30 млн. т.

В пределах Иркутской области располагается крупнейшее на востоке России Ковыктинское газоконденсатное месторождение. Низкая себестоимость добычи и транспортировки газа обуславливает возможность его использования для энергетических (улучшение топливного баланса) и технологических (в качестве химического сырья) целей. Газ может также экспортироваться в страны АТР. В связи с этим планируется прокладка магистрального газопровода от Ковыктинского месторождения до Иркутско-Черемховско-Зиминского промышленного района и далее до потребителей в странах АТР (диаметр трубы — 1 420 мм, протяженность на территории России — 997 км, на территории Монголии — 1 019 км, на территории Китая — 1 320 км), а также создание региональной распределительной трубопроводной сети. Параллельно с газопроводом предполагается проложить нитку конденсатопровода (с диаметром трубы — 300 мм, протяженностью — 430 км, производительностью — до 1 млн. т в год).

Иркутская область осуществляет внешнеэкономические связи с 40 странами мира. Среди получателей экспортной продукции из области — Япония, Китай, США, Великобритания и другие страны.

Иркутская область является важнейшим поставщиком на экспорт алюминия, лесоматериалов и целлюлозы.

В 2001 году экспорт Иркутской области в Китай составил 877,1 млн. долл. США, в Японию — 720,5 млн. долл. США, в Монголию — 37,7 млн. долл. США.

В 2001 году в общем объеме экспорта из Иркутской области на долю Японии приходилось — 29,3%, Китая — 35,7%, США — 17,1%.

В импорте преобладали поставки из Австралии — 21,9% и Китая — 7,4%.

Существует ряд условий, способствующих формированию трансконтинентальных магистралей и транзитных коридоров, проходящих по территории Иркутской области:

- Иркутская область расположена в восточной части РФ, ее территории граничат с Монголией. По территории области проходят Транссибирская и Байкало-Амурская магистрали, грузы по ним отправляются в Монголию, Корею, Китай, США, Японию и т.д.;

- создание трансконтинентальных магистралей выгодно для международной торговли. Иркутская область также может получать выгоду от международного транзита. Стоимость доставки по Транссибу 1-го контейнера составляет около 2 тыс. дол. По оценкам некоторых экспертов, реализация транзитного потенциала России на маршруте ЕС–АТР эквивалентна удвоению национального дохода;

- по территории Иркутской области проходят Транссибирская и Байкало-Амурская магистрали, развита сеть внутренних водных путей по рекам Ангара, Лена, Нижняя Тунгуска и сеть автомобильных дорог. Все это позволяет не только удовлетворять внутренние потребности области в грузовых и пассажирских перевозках, но и быть полноценным звеном в организации транзитных коридоров между европейскими и азиатскими странами, между Евразией и Америкой;

- социально-политическая обстановка в РФ на данный момент стабилизировалась. Зарубежные партнеры видят, что контейнерная перевозка грузов по железной дороге через Сибирь существенно выгоднее (дешевле и быстрее), чем морем. Грузы на Транссибе сейчас надежно охраняются, а в диспетчерском центре можно отследить на экране любой контейнер на любом участке пути;

- появились технические и технологические возможности реализации крупных межнациональных транспортных проектов. Рассматривается возможность строительства железнодорожной линии, соединяющей Евразию с Американским континентом;

- и, наконец, создание системы международных транспортных связей и транзитных коридоров обусловлено глобализацией и интеграцией мировой экономики, увеличением транспортной мобильности населения, ростом пассажиропотоков и грузооборота, необходимостью быстро и свободно доставлять грузы и пассажиров из одного уголка планеты в другой. Трансконтинентальные магистрали свяжут между собой главные макрорегионы мира, изменят транспортные потоки, создадут надежную основу для укрепления международных отношений.

А как обстоят дела с финансированием преобразований в транспортном комплексе области? Министерством транспорта РФ была разработана федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы

России» на 2002–2010 годы. Мероприятия программы были разработаны в федеральном разрезе. Подробнее остановимся на мероприятиях программы по Сибирскому федеральному округу. В частности на подпрограмме «Международные транспортные коридоры».

Данной подпрограммой было предусмотрено:

– на железнодорожном транспорте — модернизация и реконструкция направления Тюмень–Омск–Новосибирск–Иркутск–Хабаровск, станций Исилькуль, Юнино;

– на автомобильном транспорте — окончание строительства дороги Чита–Хабаровск.

Инвестиционные проекты по развитию международных транспортных коридоров будут осуществляться в рамках реализации подпрограмм по видам транспорта, в таблице приведен общий объем необходимых для этого инвестиций.

Таблица 33

Инвестиции на реализацию подпрограммы «Международные транспортные коридоры» (млн. рублей в ценах 2001 года)

	Всего	в том числе по годам реализации:				
		2002	2003	2004	2005	2006-2010
Всего	28613	3505	1624	2781	4001	16702
в т.ч.:						
федеральный бюджет	4385	447	385	321	571	2661
из них: на развитие автодорог	3812	271	271	271	338	2661
внебюджетные средства	24228	3058	1239	2460	3430	14041
из них:						
собственные средства	20089	1068	238	2366	3378	13039
привлеченные средства	4002	1962	970	94	52	924
иностранные инвестиции	137	28	31			78

Создание трансконтинентальных магистралей выгодно как для экономики РФ в целом, так и для экономики Иркутской области в частности. Помимо средств, получаемых в ходе международной торговли, Иркутская область также может получать выгоду от международного транзита, создание магистралей также благотворно скажется на состоянии транспортной системы региона, будет благоприятно и для жителей области.

2.3. Общая характеристика транспорта СФО и Иркутской области

Структура грузооборота зависит от специализации экономических районов, сочетания в них отраслей народного хозяйства, размещения крупных сырьевых и топливных баз, степени развития перерабатывающей

промышленности на привозном топливе и сырье. Каждому экономическому району соответствует своя структура грузовых перевозок. Регионы с межрайонным значением, топливных и сырьевых баз (Северный, Западно-Сибирский, Восточно-Сибирский) обладают активным транспортным балансом, то есть отправление грузов превышает их прибытие. Районы, где развита преимущественно обрабатывающая промышленность (Центральный, Волго-Вятский, Северо-Западный), имеют пассивный транспортный баланс – прибытие грузов превышает их отправление.

Таблица 34

Перевозка грузов всеми видами транспорта общего пользования за январь-декабрь 2004 г.³⁸

Субъект Федерации	Перевезено грузов, тыс.тонн	Коммерческий грузооборот			В проц. к предыдущему году	Рейтинг
		всего, млн.ткм	на душу населения в месяц, ткм/чел	рейтинг		
СФО, всего	657764,6	597458,7	2501,8	х	106,5	х
Иркутская область	74398,6	75755,5	2465,1	6	107,7	4
Красноярский край	53431,0	56847,0	1610,2	8	106,3	6
Алтайский край	12695,0	37805,0	1219,5	10	101,8	11
Кемеровская область	361694,0	45270,7	1313,5	9	105,0	9
Новосибирская область	20791,8	93326,9	2909,8	3	105,1	8
Омская область	59157,8	114349,7	4629,2	2	106,5	5
Томская область	37944,4	32853,0	2630,7	5	106,0	7
Читинская область	13238,7	93072,1	6780,3	1	108,7	3
Республика Алтай	156,8	15,9	6,5	12	83,4	12
Республика Бурятия	8259,2	33121,7	2832,9	4	109,7	1
Республика Тыва	975,7	169,0	46,0	11	103,4	10
Республика Хакасия	15021,6	14872,2	2283,7	7	108,9	2

На географию пассажирских перевозок, а так же пассажирооборот наибольшее влияние оказывают размещение населения; расположение крупных экономических и культурных центров, основных курортов, санаториев и туристических баз; топологические особенности транспортной

³⁸ Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Иркутской области. Статистический сборник «Транспорт и связи» Иркутск 2005

сети. Кроме этого большое значение имеют тарифы на перевозки тем или иным видом транспорта, а так же уровень доходов населения.

В 2004 году транспортная система Иркутской области в целом удовлетворяла потребности населения и отраслей экономики в перевозках.

Доля транспорта в валовом региональном продукте снизилась с 14,0% в 2002 году до 13,8% в 2003 году.

На развитие крупных и средних предприятий транспорта в 2004 г. было направлено 5,8 млрд. рублей инвестиций в основной капитал, или 28,2% вложений в экономику области.

Финансовое состояние крупных и средних организаций транспорта постепенно стабилизировалось, но 54% из них остаются убыточными.

Транспортная система играет важнейшую роль в социально-экономическом развитии территории. В области устойчиво функционирует современная многовидовая транспортная система, являющаяся неотъемлемой частью производственной и социальной инфраструктуры региона. Она обеспечивает потребности населения и экономики в транспортных услугах, является важным фактором обеспечения территориальной целостности и безопасности.

Коммуникационный комплекс области развивается поступательно, обеспечивается прирост основных показателей развития транспорта и связи (табл. 35).

Таблица 35

Основные экономические показатели транспорта Иркутской области
(в фактически действовавших ценах; млн. руб.)

Показатели	1995	2000	2001	2002	2003	2004
1	2	3	4	5	6	7
Валовая добавленная стоимость ³⁹	4012	12264,9	17182,6	19644,2	23199,4	26605,4
Среднесписочная численность работников предприятий, тыс.чел.	99,8	81,5	80,2	78,3	78,2	79
Основные фонды (на начало года; по полной учетной стоимости)	12835	80360	123172	158337	163362	133329
Инвестиции в основной капитал	1200,2	2900,8	4439	4102,9	4823,9	5814,3
Сальдированный финансовый результат (прибыль минус убыток) предприятий и организаций	...	2237,2	7533,3	-921	3618,3	-288,9
Объем платных услуг населению	718	1728,6	3023,9	3624,4	4486,6	5209,6
В % к областным показателям:						
Валовая добавленная стоимость	12,8	11,9	14,3	14	13,8	...
Среднесписочная численность ра-	9,3	9,1	8,9	9	9,2	9,6

³⁹ Предварительные данные

ботников предприятий						
Основные фонды (на начало года; по полной учетной стоимости)	10,3	22,3	29,4	31,3	29,6	24,3

Продолжение табл. 35

1	2	3	4	5	6	7
Инвестиции в основной капитал	23,5	26,8	29,1	23,7	22,4	23,7
Сальдированный финансовый результат	...	22,2	48,5	х	88,9	х
Объем платных услуг населению	29,3	22,3	28	24,3	22,3	20,7

Таблица 36

Основные показатели развития коммуникационного комплекса
Иркутской области в 2000-2005 гг.

Показатель	2000	2001	2002	2003	2004	В% 2004к 2000	1 п/год. 2005
Объем перевозок, млн.т.	60,6	60,8	58,3	70,9	74,4	124,1	41,0
Грузооборот, млрд. ткм	59,1	65,1	66,1	70,2	75,8	127,7	46,7
Пассажирооборот, млрд. пасс/км	6,9	6,4	6,2	6,2	6,2	89,8	2,8

Объем перевозок грузов и грузооборот стабилизировались и постепенно растут. Но до уровня 1990 г. еще далеко. Такие тенденции характерны для железнодорожного и автомобильного, но не для внутреннего и воздушного видов транспорта.

Таблица 37

Перевозки грузов по видам транспорта общего пользования Иркутской области⁴⁰, тыс.т.

Год	Транспорт всего	В том числе по видам транспорта			
		Железнодорожный	Автомобильный	Водный	Воздушный
1995	92575	55727	31896	4930	22
2000	60555	50662	6136	3743	14
2001	60794	51631	5077	4074	12
2002	58523	50193	5234	3084	12
2003	70380	58164	9332	2875	9
2004	75226	61701	10734	2781	10

⁴⁰ Источник: Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Иркутской области. Статистический сборник «Транспорт и связи» Иркутск 2005

Таблица 38

**Грузооборот по видам транспорта общего пользования
Иркутской области, млн. ткм**

Год	Транспорт всего	В том числе по видам транспорта			
		Железно- дорожный	Автомобильный ⁴¹	Внутренний водный	Воздушный
1995	46136	44400	470	1240	26
2000	59118	57471	260	1375	12
2001	65076	63145	184	1743	4
2002	65735	63836	200	1694	5
2003	70134	68609	190	1331	4
2004	75515	742292 ⁴²	215	1068	3

Таблица 39

**Перевозки пассажиров по видам транспорта общего пользования
(по отправлению) тыс. чел.**

Виды транспорта	1995	2000	2001	2002	2003	2004
Железнодорожный	39993	22133	23216	23363	25122	26435
в т.ч. пригородное сообщение	36450	19275	20527	20803	22281	23460
внутренний вод- ный	628	527	458	732	668	666
автомобильный (автобусные перевозки)	295900	295900	237989	208961	131700	100535
воздушный	767	374	352	398	412	451
троллейбусный	42529	75737	72805	70309	67109	62989
трамвайный	96127	107063	113712	117492	99168	105495

Продолжает снижаться объем перевозки пассажиров и пассажирооборот по внутреннему водному, автобусному, троллейбусному видам транспорта. Наметилаь стабилизация и неольшой рост по железнодорожному, воздушному и трамвайному видам транспорта.

⁴¹ По предприятиям подотрасли "автомобильный транспорт", уменьшение за счет предприятий, помеченных в деятельности

⁴² Предварительные данные

Таблица 40

Пассажирооборот транспорта общего пользования по видам сообщения

млн. пас.км.

Виды транспорта	1995	2000	2001	2002	2003	2004
Железнодорожный	4180	3938	3872	3759	4047	4152
Внутренний водный	19	27	30	26	18	20
Автомобильный (авто- бусные перевозки)	2895	2075	1799	1680	1075	913
Воздушный	1793	483	210	168	248	224
Троллейбусный	113	236	225	216	205	190
Трамвайный	265	272	286	327	258	279

Таблица 41

Индексы тарифов на перевозку грузов (в процентах к предыдущему году)

Виды транспорта	1995	2000	2001	2002	2003	2004
Транспорт - всего	275,2	138,5	124,2	131	114	113
в том числе:						
автомобильный	321,3	149,7	122,3	101,9	117	104,6
железнодорожный	287,2	134	125,1	132,8	113,3	112,6
воздушный	208	159,1	106,2	149,9	114	114
внутренний водный	337	188,9	111,1	120	120	119

Таблица 42

Индексы потребительских цен на услуги пассажирского транспорта
(в процентах к предыдущему году)

Виды транспорта	1995	2000	2001	2002	2003	2004
Транспорт - всего	467,3	149,2	133,8	115,1	122	111
в том числе:						
автомобильный (автобусные перевозки)	404,2	152,3	126	109,4	122,1	106,7
городской электрический (троллейбусный и трамвай- ный)	458,3	146,3	129,7	107,9	119,4	116,6
железнодорожный	690,1	131,2	174,2	128,6	118	112
воздушный	296,8	165	107,4	115,4	127	117

Замедлился и выравнился по видам транспорта рост индекса потребительских цен на услуги пассажирского транспорта.

Таблица 43

Среднегодовая численность работников транспорта (чел.)

Виды транспорта	1995	2000	2001	2002	2003	2004
Транспорт - всего	99824	81543	80246	78253	78152	78989
в том числе:						
железнодорожный	54411	43511	43328	42918	43208	44579
трамвайный	2248	2391	2413	2279	2116	1998
троллейбусный	848	1068	1075	1073	1081	1101
внутренний водный	4690	3654	3785	3805	3701	3606
автомобильный	24729	15175	15483	13847	13552	13207
воздушный	8624	6653	4937	4831	4721	4532

Продолжается сокращение персонала работников видов транспорта, кроме троллейбусного.

Таблица 44

Среднемесячная заработная плата работников (руб.)

Виды транспорта	1995	2000	2001	2002	2003	2004	
						руб.	в % к среднеобластному
Железнодорожный	1021	3687	5033	6685	8715	10820	148
Трамвайный	1120	4385	6003	8138	10512	13176	180
Троллейбусный	817	2602	3341	3785	4718	5770	79
Внутренний водный	1076	3005	3773	4486	5454	6315	86
Автомобильный	1135	2798	3861	5393	6024	6583	85
Воздушный	1253	3505	4463	6663	9118	11654	159

2.3.1. Железнодорожный транспорт

Железнодорожный транспорт отличается регулярностью движения во все времена года, большой скоростью, способностью осваивать массовые потоки грузов и пассажиров, относительно низкой себестоимостью перевозок. Эти преимущества делают его универсальным для перевозки всех видов грузов в межрайонных и внутренних сообщениях и пассажиров в пригородном, местном и дальнем сообщениях. Одного, учитывая большие капитальные вложения, затрачиваемые на постройку железных дорог, использование этого вида транспорта наиболее эффективно при значительной концентрации грузовых и пассажирских потоков.

В Сибири и на Дальнем Востоке железнодорожная сеть менее развита чем в европейской части страны, ее конфигурация имеет широтное направление. В восточных районах основная Транссибирская магистраль проходит от г. Челябинска до г. Владивостока. Между Западной Сибирью и Уралом через Северный Казахстан проложены параллельные железнодорожные линии: Южно-Сибирская и Средне-Сибирская. Строительство Байкало-Амурской магистрали (БАМ) открыло второй выход к бассейну Тихого океана. На западе БАМ соединилась с Транссибирской магистралью участком Усть-Кут – Тайшет, а на востоке ее продолжает дорога Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань. Ответвления от основной трассы связывают БАМ с районами богатейших природных ресурсов. Так, для перевозки углей Южно-Якутского бассейна и других грузов построена дорога БАМ – Тында – Беркакит. Ее продолжением будет линия Берканит – Томмот – Якутск. В Западной Сибири железная дорога Тюмень – Тобольск – Сургут – Нижневартовск – Уренгой соединила нефтяные и газовые месторождения Западной Сибири с Транссибом и оказала большое влияние на их освоение.

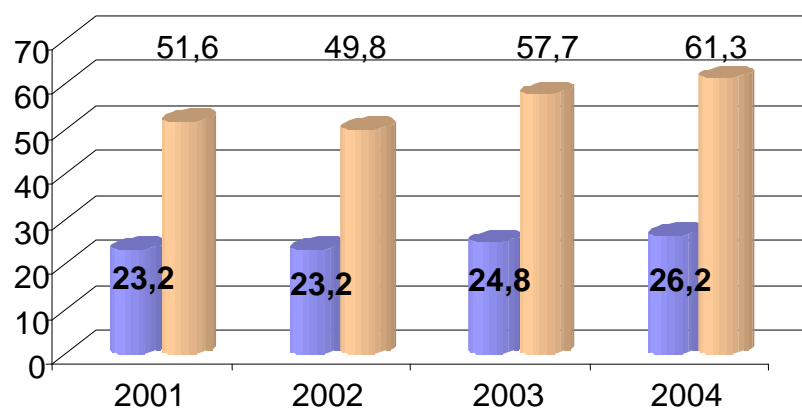
Через наш регион проходит две стратегически важные для страны железнодорожные артерии – Трансиб и БАМ. Общая численность работающих в сфере транспортной деятельности достигает 90 тыс. человек, или 9% от занятых в экономике области.

По состоянию на 1 января 2005 г. эксплуатационная длина железных дорог общего пользования составила 2478 км. Протяженность электрифицированных участков осталась на уровне 1995 г. – 2285 км.

Перевозки грузов железнодорожным транспортом выросли по сравнению с 2003 г. на 6,1%. Возросла перевозка руды – на 14,9%, нефтяных грузов – 11,3%, лесных – на 2,9%. Грузооборот составил 74 млрд. т/км и возрос за год на 8,2%.

Отправление пассажиров железнодорожным транспортом составило 26,4 млн. человек, по сравнению с 2003 г. перевозки увеличились на 5,2%. Пассажирооборот за это время увеличился на 2,6% и составил 4,2 млрд. пасс./км. Средняя дальность перевозки пассажиров составила 157 км (105 км – в 1995 г.)⁴³.

⁴³ *Источник:* Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Иркутской области. Статистический сборник «Транспорт и связи» Иркутск 2005



Перевозка пассажиров, млн. чел. Перевозка грузов, млн. тонн

Рис. 7. Объемы перевозок железнодорожным транспортом

Таблица 45

Перевозки отдельных видов грузов железнодорожным транспортом
общего пользования (тысяч тонн)

Показатели	1995	2000	2001	2002	2003	2004
Отправлено грузов - всего	55727	50662	51631	50193	58164	61701
в том числе:						
каменный уголь	14728	14608	14269	12648	12325	11655
нефтяные грузы	16510	12420	13206	15593	19091	21241
лесные грузы	5778	7447	8081	9600	9678	9957
руда всякая	8354	7496	7232	2852	6562	7541
минеральные строительные материалы	4960	3606	3584	3989	4792	...
химические и минеральные удобрения	699	37	26	16	63	...
прибыло грузов	39121	34578	35394	32536	34862	34769

Растет общее отправление грузов, в том числе, нефтяных, лесных, с 2001г. минеральных строительных материалов, с 2002 г. Руды, а также увеличивается прибытие грузов.

Количество локомотивов и грузовых вагонов широкой колеи в собственности предприятий и организаций продолжает сокращаться (См. табл. 47). Были случаи недопоставки вагонов для вывоза некоторых грузов (ле-са) на экспорт, но сейчас ВСЖД урегулировало эту ситуацию.

Таблица 46

Наличие локомотивов и грузовых вагонов широкой колеи в собственности предприятий и организаций (на конец года; единиц)

Показатели	1995	2000	2003
Наличие локомотивов	315	259	223
в том числе:			
электровозов	28	22	19
тепловозов	287	234	204
Наличие грузовых вагонов	7315	5095	3599

Таблица 47

Железнодорожный подвижной состав предприятий, организаций для перевозок по сети железных дорог общего пользования и их перевозочная деятельность

Показатели	2000	2001	2002	2003	2004
Наличие грузовых вагонов	5952	5423	4637	4673	5371
В том числе:					
платформы	548	546	180	177	701
полувагоны	170	178	69	65	381
изотермические	6	..	..	..	...
цистерны	4122	3763	3570	3675	3508
думпкары	619	506	505	452	482
Отправлено грузов по сети железных дорог общего пользования, тыс.тонн - всего	10037	12286	11371	10149	12039
в том числе на коммерческой основе	1717	3332	1868	495	1341
Гузооборот, млн.т.км - всего	17707	26724	25496	27646	29057
В том числе на коммерческой основе	1166	6549	1803	1203	2833
Доходы от коммерческой деятельности, связанной с предоставлением транспортных услуг по грузовым перевозкам, тыс.р.	19362	52716	197235	193283	257285

Предприятия и организации с началом реформирования МПС в 2001-2002 гг. стали приобретать в собственность грузовые вагоны, больше отправлять грузов на более дальние расстояния и соответственно стали больше получать доходов.

Основные проблемы развития ВСЖД:

- высокий уровень централизации оперативной экономической деятельности;
- устаревшие ОПФ, особенно в части путевого хозяйства;
- неадекватное отнесение «распределяемых затрат» на пассажирские перевозки, особенно на пригородные, что приводит к высокому уровню себестоимости, а в итоге к их убыточности;

— отсутствует нормативно прописанный конкретный механизм создания пригородной компании в условиях отсутствия у администрации бюджетных возможностей, неопределённости по объёму и составу передачи имущества ОАО «РЖД» в уставной капитал компании и гарантии его сохранения /в случае получения банкротства/ за пригородной пассажирской компанией в перспективе (после вступления в силу Указа Президента РФ о разгосударствлении муниципального, регионального и федерального имущества после 2009 года).

— не проработан механизм аутсорсинга, в результате чего выводятся из состава основные и вспомогательные рабочие, что влияет на обеспечение безопасности перевозки пассажиров и движения поездов;

— слабо развита материально-техническая база дирекции по перевозке пассажиров в пригородном сообщении;

— не обеспечено надлежащим образом содержание платформ пригородного пассажирского движения.

Основные задачи развития ВСЖД:

— обеспечить реформирование железнодорожного транспорта нормативными и законодательными актами, особенно в части экономической деятельности;

— решить проблему содержания пассажирских платформ пригородного сообщения, путем создания специализированного структурного подразделения;

— решить вопрос с ОАО «РЖД» по увеличению инвестиций в обновление основных фондов ВСЖД, особенно в части укрепления МТБ моторвагонных депо;

— обеспечить аутсорсинг нормативной и законодательной базой, особенно в части экономической деятельности и управление им.

Транссиб

Главной транспортной артерией Сибири и Дальнего Востока, обеспечивающей связи с Европейской частью России, была и остается Транссибирская железнодорожная магистраль.

Российская транспортная система обладает огромным экспортным потенциалом, являясь важнейшей составной частью международной торговли товарами и услугами между странами Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР).

Географическое положение России обуславливает особую роль отечественных железных дорог как связующего звена между транспортными системами Европы и Азии. Это создает хорошие предпосылки для привлечения транзитного грузопотока и увеличения валютных поступлений. Важная роль в транзитных перевозках грузов принадлежит Транссибирской магистрали, технические возможности которой, по данным Всемир-

ной ассоциации экспортно-производящих зон, позволяют освоить до 30% контейнерного потока в Европу из стран АТР, т.е. почти 1 млн. контейнеров в год⁴⁴.

Однако сложности переходного периода в экономике России, усиление конкуренции со стороны морских перевозчиков и появление новых альтернативных Транссибирской магистрали сухопутных маршрутов вызвали снижение объемов перевозок в международном сообщении через территорию России. Так, объемы перевозок грузов международного транзита в контейнерах на Транссибирском направлении сократились с 138,5 тыс. единиц в 1981 г. до 22,0 тыс. единиц в 1996 г. Соответственно уменьшились и валютные поступления в бюджет.

Дальнейшее сокращение объема перевозок по Транссибирской магистрали может привести к обособлению восточных регионов страны от ее европейской части, снижению занятости и миграции трудоспособного населения из регионов Сибири и Дальнего Востока, ускоренному старению основных производственных фондов. Существующая транспортная инфраструктура Транссибирской магистрали позволяет иметь хорошие предпосылки для увеличения перевозочной работы и привлечения новых грузопотоков.

Сложившиеся тенденции торгово-экономических взаимоотношений между странами Европы и АТР свидетельствуют о потенциальной возможности значительного увеличения (в 4–5 раз против 1996 г.) объемов транзитных перевозок в контейнерах по Транссибирской магистрали. Однако этот поток может уйти на конкурентные направления, минуя территорию России.

В условиях настоящего времени новая Трансазиатская железная дорога становится серьезным конкурентом Транссибирской магистрали, и Российские железные дороги могут понести значительные убытки за счет переклечения перевозок на новую магистраль.

В последнее время со стороны Казахстана и Китая ведется активная пропаганда нового Евроазиатского направления к китайским портам на Тихом океане в связи с открытием для международного сообщения пограничного перехода Дружба — Ала-Шанькоу. По инициативе Казахстана в мае 1997 г. в Алма-Ата проводилась Международная конференция, основным вопросом которой было рассмотрение проблемы Евроазиатских

⁴⁴ БТИ №10 (28) 1997 Транспортные рынки. Организация финансирования завоза грузов в районы крайнего севера и приравненные к ним местности. С.Ю. Кочетков, заместитель начальника финансово-кредитного управления Минтранса России

БТИ №8-9 (26-27) 1997 Управление и регулирование. Разработка проекта федеральной программы привлечения транзитных грузопотоков на транссибирскую магистраль. К. В. Холопов, доктор экономических наук

транспортных коридоров и в первую очередь железнодорожного сообщения, проходящего через пограничный переход Дружба.

Разрабатывается новый транспортный коридор, который начинается в порту Ляньюнган в Китае, далее следует через переход Дружба в Казахстане в Узбекистан, Туркменистан, Азербайджан и заканчивается в порту Поти (Грузия). С использованием морского участка Поти — Ильичевск направление выходит на Украину и далее на европейские страны, полностью минуя территорию России. С этим коридором увязывается вновь построенная железнодорожная линия Тед-жен — Серахс — Мешхед (Туркменистан, Иран), которая открывает выход к порту Бендер-Аббас в Персидском заливе и через Турцию в Европу.

В последние годы значительно увеличились объемы взаимной торговли стран СНГ (особенно в Центральной Азии) с Японией и другими странами АТР. В этой связи требуется создание необходимых условий для направления этих грузопотоков на Транссибирскую магистраль.

Основными причинами, сдерживающими рост транзита, являются:

- отсутствие должной координации действий российских морских, железнодорожных и автотранспортных перевозчиков, портов, экспедиторов;
- монопольное положение отдельных участников транспортного процесса (порт Восточный, Дальневосточное морское пароходство, железные дороги);
- высокая цена перевозки за счет необоснованно завышенных ставок в морском транспорте, при перевалке грузов в портах, а также из-за таможенных и пограничных сборов и налогов, не имеющих аналогов в мировой практике;
- недостаточность существующей нормативной и законодательной базы в обеспечении перевозок грузов международного транзита с участием различных видов транспорта;
- отсутствие института операторов смешанной перевозки и страхования российскими страховыми компаниями грузов международного транзита на всем пути следования;
- неразвитость инфраструктуры и недостаточность информационного обеспечения для организации комбинированных перевозок.

Решить проблемы привлечения дополнительных объемов грузов международного транзита на Транссибирскую магистраль и российские морские порты на Дальнем Востоке возможно без существенных бюджетных капитальных затрат.

Байкало-амурская магистраль⁴⁵

⁴⁵ БТИ №8-9 (26-27) 1997 Управление и регулирование. Хозяйственное освоение зоны БАМ - важная государственная задача. Е.М. Махлин, Г.П. Кобылковский (НЦКТП)

Построенная в 80-е годы Байкало-Амурская железнодорожная магистраль должна была решить две основные задачи: первая — совместно с Главной сибирской железнодорожной магистралью обеспечить освоение крупных внутрирайонных, межрайонных и транзитных грузопотоков в направлении, связывающем Дальний Восток с районами Сибири, Урала, европейской части страны, и вторая, не менее важная, — стать опорным стержнем хозяйственного освоения обширной территории, богатой ценными запасами минерального сырья, топливно-энергетическими, лесными ресурсами. Спад промышленного и сельскохозяйственного производства в стране в последние годы привел к тому, что объемы перевозок на Транссибирской магистрали существенно сократились, снизились также размеры пассажирского движения. В результате вместо разгрузки магистрали возникла другая задача — более полное использование созданных здесь производственных фондов. В то же время к реализации программ комплексного освоения природных ресурсов в зоне Байкало-Амурской магистрали, что могло бы привести к существенной загрузке «второго Главсиба», до настоящего времени практически не приступили. В итоге, и без того незначительные грузопотоки, следовавшие по Байкало-Амурской магистрали в 1990 г., сократились к настоящему времени в два раза.

Вместо динамично развивающегося и процветающего, каким виделся регион, примыкающий к БАМ, в период «грандиозных планов», он стал зоной экономического бедствия: бездействуют триллионные производственные фонды и от этого — многомиллиардные ежегодные убытки, безработица затронула четверть трудоспособного населения региона. При всей важности задачи экономического развития зоны БАМ и повышения эффективности использования железнодорожной магистрали вряд ли можно рассчитывать в современных условиях на ее решение за счет средств федерального и местных бюджетов. Поэтому Министерство путей сообщения России совместно с органами исполнительной власти заинтересованных субъектов Федерации стали искать нетрадиционные пути ускорения хозяйственного освоения и социального развития зоны БАМ.

Правительство по оперативным вопросам одобрило инициативу Министерства путей сообщения в создании благоприятных условий для притока в зону БАМ инвестиций для реализации наиболее эффективных проектов развития экономики этого региона.

Учитывая настоятельную необходимость развития зоны Байкало-Амурской магистрали, имеющей важное значение для национальных интересов России, Правительство РФ 16 июня 1997 г. приняло Постановление № 728 «О первоочередных мерах по стимулированию экономического развития зоны Байкало-Амурской железнодорожной магистрали».

В Постановлении поддержано предложение МПС РФ и органов исполнительной власти заинтересованных субъектов РФ о принятии необходимых мер по ускорению роста промышленного производства и социального развития в зоне БАМ. Функции по координации деятельности, связанной с экономическим развитием этой зоны, возложены на МПС России.

Задачу привлечения инвесторов и предпринимателей, готовых участвовать в хозяйственном освоении зоны БАМ, отныне будет решать созданное государственными железными дорогами России акционерное общество «Баминвест». Федеральные органы власти и органы власти субъектов Федерации, по территориям которых проходит магистраль, в соответствии с Постановлением должны оказывать необходимую поддержку в решении социально-экономических задач развития зоны.

Инвесторы и заказчики, а также подрядные организации будут привлекаться для реализации высокоэффективных проектов, направленных на хозяйственное развитие зоны БАМ, на основе конкурсного отбора.

Для разработки стратегических направлений экономического и социального развития зоны БАМ, экспертизы и организации научного сопровождения подпрограммы хозяйственного освоения зоны БАМ, анализа конкретных проектов и определения их места в общей стратегии развития зоны при Министерстве путей сообщения России создан Научный совет по проблемам комплексного освоения зоны Байкало-Амурской магистрали. НЦКТП принимал в течение ряда лет активное участие в разработке программ социального и экономического развития зоны хозяйственного освоения БАМ, Дальнего Востока, Сибири. Накопленный опыт позволяет высказать ряд соображений по направлениям работы Научного совета.

1. Для выявления приоритетных направлений развития зоны, примыкающей к магистрали, надо изменить подходы — идти не только от освоения ресурсов (что прослеживается в Постановлении Правительства), но и изучать конъюнктуру на внутрироссийском и внешнем (прежде всего Тихоокеанского региона и Юго-Восточной Азии) рынках. Только в этом случае можно убедительно доказать, с какими товарами может выходить зона БАМ на рынки, какие отрасли там следует развивать, какой эффект может быть получен.

2. Одним из важнейших направлений подъема экономики зоны БАМ может стать туризм. Огромный интерес для международного и российского туризма представляют Байкальское кольцо, включающее ангарские ГЭС, верхняя Лена, Царская Котловина, Сихотэ-Алинь и другие места, обладающие замечательными рекреационными условиями.

3. В сферу интересов созданного Научного совета целесообразно также включить зону хозяйственного освоения строящейся Амуро-Якутской же-

лезнодорожной магистрали, работа которой будет существенно влиять на загрузку Байкало-Амурской магистрали.

Транспортное освоение зоны БАМ не должно ограничиваться только железной дорогой. БАМ будет работать эффективно и полнокровно только тогда, когда ему помогут морские и речные порты (Ванино, Осетрово, Комсомольск-на-Амуре), когда параллельно трассе пройдет автомагистраль и будут построены подъездные пути к Удоканскому и другим месторождениям полезных ископаемых, лесным массивам, когда заработают десятки аэропортов местных воздушных линий и крупные международные аэропорты. Речь должна идти о развитии всей транспортной системы, включающей все виды современного транспорта.

2.3.2. Автомобильный транспорт

Единственным видом транспорта, обеспечивающим перевозку грузов и пассажиров «от двери до двери» был и остается автомобильный.

Автомобильный транспорт является одной из крупнейших отраслей хозяйства и основным звеном производственной и социальной инфраструктуры, призванным обеспечить надлежащие условия для экономической и социальной жизни общества. Его удельный вес в основных производственных фондах составляет более 20%, в капитальных вложениях – свыше 10%, в численности работающих – около 7% и в платных услугах населению – более 40%.

Для сети автодорог характерно радикальное расположение с центрами в крупных городах и промышленных узлах. Главные межрайонные трассы идут параллельно железным дорогам. В Сибири автомобильные дороги в некоторых направлениях служат главными путями сообщения. Наиболее важные из них Чуйский (Бийск – Ташанта), Усинский (Абакан – Кызыл) тракты.

В восточных районах автомобильные грузовые перевозки развиты в Кузбассе, нефтепромысловых зонах Западной Сибири, земледельческих районах Сибири и Дальнего Востока. Основные грузы — лес, строительные материалы, зерно, вскрышные породы на открытых разрезах.

В восточных районах высокая интенсивность автомобильных перевозок пассажиров свойственна южным земледельческим областям Западной Сибири.

За ряд лет на автомобильном транспорте произошли заметные изменения. Протяженность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием составляет 12,3 тыс. км или 88,6% общей протяженности. Увеличилась протяженность дорог, имеющих усовершенствованное покрытие (на 22% к 1995г.).

По данным ГИБДД, на начало 2005 г. в собственности юридических лиц и граждан Иркутской области имелось 544,8 тыс. единиц автотранспорта, в том числе 101,0 тыс. грузовых автомобилей, 21,4 тыс. автобусов и 422,4 тыс. легковых автомобилей. Из них в собственности граждан находилось около половины грузовиков и автобусов, 94% легковых автомобилей.

По сравнению с 1995 годом парк грузовых автомобилей, с учетом индивидуальных владельцев, увеличился на 6,5%, автобусов — на 32%, а легковых (в т.ч. служебных) — на 8,8%.

На 1000 жителей области приходится 155 собственных легковых автомобилей, против 113 в 1995 году.

Наряду с этим снижается наличие автомобилей общего пользования: количество грузовых составляют 15% к 1995 г., автобусов — 58%.

Автомобильным транспортом всех отраслей экономики (включая неформальный сектор) за год перевезено 117,8 млн. тонн грузов с грузооборотом 4,6 млрд.т/км, что составило соответственно 107% и 124% к 2003 году. Автобусами общего пользования перевезено 101 млн. человек, пассажирооборот — 913 млн.пасс./км (соответственно 76% и 85% к 2003 году)⁴⁶.

На развитие автомобильного транспорта большое влияние оказывает строительство дорог с твердым покрытием. Плотность такого вида дорог в России на 1000 кв. км составляет 31 км, для сравнения в США — 270 км. Это объясняется обширностью малоосвоенной территории Крайнего Севера, районов Сибири и Дальнего Востока. Однако отдельные районы сильно различаются по этому показателю. Так из исследуемых нами субъектов РФ в лучшую сторону выделяются республика Хакасия — 40 км и Кемеровская область — 59 км, в худшую сторону Красноярский край — 5,5, и республика Саха (Якутия) — 2,3. (см. табл. 48).

Таблица 48

Рейтинг региональных субъектов по плотности автомобильных дорог с твердым покрытием по данным 2004г.

Региональные субъекты	Протяженность автомобильных дорог, км	Площадь территории, км ²	Плотность автомобильных дорог, км/тыс. км ²	Рейтинг
1	2	3	4	5
Красноярский край	12842	2339700	5,5	10
Республика Хакасия	2485	61900	40	2

⁴⁶ Источник: Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Иркутской области. Статистический сборник «Транспорт и связи» Иркутск 2005

Продолжение табл. 48

1	2	3	4	5
Республика Тува	2473	170500	14,5	8
Иркутская область	12151	797900	15,2	7
Республика Бурятия	6226	351300	17,7	6
Читинская область	9680	431500	22,4	4
Республика Алтай	2774	92600	29,9	3
Кемеровская область	5635	95500	59	1
Томская область	3512	316900	11	9
Республика Якутия	7292	3103200	2,3	11
Амурская область	6915	363700	19	5
Всего по субъектам	71985	8094700	8,9	

Кроме плотности, другим показателем обеспеченности автодорогами является длина дорог с твердым покрытием.

Таблица 49

Протяженность автомобильных дорог Иркутской области
(на конец года)

		1995	2000	2001	2002	2003	2004
Автодороги – всего	км	25309	22739	21962	21483	21100	20136
в т.ч. с твердым покрытием	км	20510	19393	19017	18556	18176	17055
	проц	81	85	86,6	86,4	86,1	84,7
из них усовершенствованные	км	5871	6462	6530	6496	6447	6246
	проц	28,6	33,3	34,3	35,0	35,5	36,6
<i>Дороги общего пользования</i>	км.	13433	13633	13631	13601	13643	13894
	проц	53,1	59,9	62,0	63,3	64,6	69,0
в т.ч. с твердым покрытием	км	11426	12151	12272	12308	12319	12304
	проц	85	89	90	90	90	89
усовершенствованные	км	4067	4774	4879	4902	4933	4942
доля усовершенствованных дорог в длине дорог общего пользования	проц	36	39	40	40	40	40
Из дорог с твердым покрытием — федеральные	км	1004	991	991	995	995	995
	проц	8,8	8,2	8,1	8,1	8,1	8,1
Из дорог с твердым покрытием – территориальные	км	10422	11160	11281	11313	11324	11309
	проц	91,2	91,8	91,9	91,9	91,9	91,9
<i>Дороги необщего пользования (ведомственные)</i>	км	11876	9106	8331	7882	7464	7464
	проц	46,9	40,1	38,0	36,7	35,4	31,0
в т.ч. с твердым покрытием		9084	7242	6745	6248	5857	4751
из них усовершенствованные		1804	1688	1651	1594	1514	1304

Практика показывает, что экономический район считается обеспеченным автодорогами в том случае, если общая длина дорог с твердым покрытием в нем достигает не менее 80 % всей сети. Этот показатель в России составляет 91,1%, а по исследуемым нами субъектам РФ худшее значение имеют Томская область – 77,7% и республика Якутия – 80,2 %. В Иркутской области этот показатель в 2004 году составил 84,7% (см. табл. 49). Более 35% автомобильных дорог нуждается в реконструкции.

Как видно из таблицы, наблюдается негативная тенденция сокращения протяженности автомобильных дорог, особенно дорог с твердым покрытием. Из-за отсутствия надлежащего ремонта и содержания дорог, они разрушаются и не могут в дальнейшем эксплуатироваться (особенно это касается ведомственных дорог). Дороги общего пользования в области продолжают развиваться, но это касается только территориальных дорог. Федеральные дороги продолжают выходить из строя.

К сожалению, на сегодняшний день стоит серьезная проблема финансирования не только строительства новых автомобильных дорог, но содержания уже имеющихся. Так, например, объем ассигнований на строительство, ремонт и содержание территориальных дорог Иркутской области с 2001 г. по 2005 г. снизился с 2015 млн. р. до 1412 млн.р., т.е. на 30%. Хотя и фактическое выполнение по сравнению с планом составляло соответственно 65% и 21,7%.

Тенденция развития дорожного движения в современных условиях определяется, в первую очередь, возрастающей плотностью транспортных потоков. Рост количества автомобилей на дорогах России не сопровождается адекватными изменениями в состоянии дорожной сети, которые позволили бы увеличить ее пропускную способность.

Таблица 50

Наличие подвижного состава (штук) в Иркутской области

	1995	2000	2001	2002	2003	2004
Грузовые автомобили	62649	66935	67329	67498	67037	66720
в т.ч: общего пользования ⁴⁷	6325	2661	2060	1476	1088	950
в собственности граждан	19891	40707	43194	44825	47363	49413
Автобусы	11874	15483	15295	15460	15190	15717
в т.ч: общего пользования	2603	2127	2096	2000	1563	1507
в собственности граждан	2579	8501	8461	8809	9438	10363
Легковые автомобили	321999	373750	379504	387838	395241	403388
в т.ч служебные	7757	8025	8489	8301	8424	8443
в личной собственности	314242	365725	371015	379537	386817	394945
Специальные автомобили ⁴⁸	13010	11991	9543	9255	8917	8510

⁴⁷ Здесь и далее – по автопредприятиям подотрасли "Автомобильный транспорт"

Продолжение табл. 50

	1995	2000	2001	2002	2003	2004
в т.ч. в личной собственности граждан	...	...	...	403	378	407
пикапы и легковые фургоны отраслей экономики	1346	1137	1097	951	889	807
в т.ч. общего пользования	49	37	27	26	9	25

Количество автомобилей продолжает увеличиваться особенно в собственности граждан, и в первую очередь легковые автомобили в личной собственности. Количество автомобилей общего пользования и особенно автобусов продолжает сокращаться, что, как видят жители городов, создает множество проблем: организации движения, экологии, социально-экономических и др. О некоторых из них более подробно см. ниже пункт «Городской пассажирский транспорт».

Таблица 51

Возрастная структура подвижного состава
(на конец года; в процентах к итогу) в Иркутской области

	2002	2003	2004
Грузовой подвижной состав	100	100	100
в том числе находящийся в эксплуатации			
до 2 лет	4	4	4
от 2 до 5	7	9	10
от 5 до 8	12	9	8
от 8 до 10	21	15	13
от 10 до 13	26	27	26
свыше 13 лет	30	36	39
Автобусы - всего	100	100	100
в том числе находящиеся в эксплуатации, лет			
до 2 лет	8	8	7
от 2 до 5	13	15	16
от 5 до 8	15	12	12
от 8 до 10	20	17	14
от 10 до 13	20	17	14
свыше 13 лет	21	23	24

Данные этой таблицы свидетельствуют о том, что с одновременным омоложением парка автомобилей как грузовых, так и автобусов в возрасте

⁴⁸ Санитарные, пожарные, аварийных служб, технические, оснащенные стационарным оборудованием и т. п.

от 2 до 5 лет – их доля растет и от 5 до 13 лет их доля – снижается, растет и количество автомобилей в возрасте старше 13 лет.

Как уже отмечалось ранее с 2002 г. наметился рост объемов перевозки грузов и грузооборота как по автотранспорту отраслей экономики так и по автотранспорту общего пользования. Доля автотранспорта общего пользования в объеме перевозок грузов и по грузообороту продолжает снижаться и составляет соответственно около 8–10 и 4–5%.

Таблица 52

Перевозки грузов и грузооборот автотранспорта отраслей экономики в Иркутской области

Год	Отраслей экономики			Общего пользования		
	Перевезено грузов, тыс. т. ⁴⁹	Грузооборот, млн. т/км	Среднее расстояние перевозки грузов, км.	Перевезено грузов, тыс. т.	Грузооборот, млн. т/км	Среднее расстояние перевозки грузов, км.
1995	166625	2978				
	172397	3895	18	31896	470	15
2000	96925	1636				
	112782	2302	17	6136	260	42
2001	97951	1466				
	108856	2791	15	5077	184	36
2002	71940	1653				
	81944	2868	23	5234	200	38
2003	97509	2599				
	110504	3667	27	9332	190	20
2004	102394	2912				
	117778	4627	28	10734	215	20

Основные проблемы:

- слабо развиты сети автомобильных дорог, низкая пропускная способность дорог;
- неудовлетворительная транспортная доступность в большинстве сельских населенных пунктах и фермерских хозяйств и низкое качество автомобильных дорог являются причиной целого ряда негативных социальных последствий, включая:
 - увеличение времени пребывания в пути к месту оказания скорой медицинской помощи и лечения;
 - снижение качества и увеличение стоимости товаров и сельскохозяйственной продукции из-за трудностей их доставки;

⁴⁹ В числителе - по хозяйствам, имеющим 10 и более автомобилей; в знаменателе - с учетом оценки объема перевозок грузов предприятиями (организациями), имеющими менее 10 автомобилей, малыми предприятиями и индивидуальными предпринимателями

- снижение продуктивности сельскохозяйственного производства и снижение доходов работников, занятых в сельском хозяйстве;
- дополнительное уничтожение посевов и растительности из-за образования объездов на грунтовых автомобильных дорогах в период распутицы.

Цель политики в автомобильном транспорте — развитие и совершенствование сети автомобильных дорог области, доведение технического состояния существующей сети федеральных и территориальных дорог до уровня, соответствующего нормативным требованиям.

Задачи по реализации политики:

- строительство и реконструкция дорог;
- строительство мостов и путепроводов, замена аварийных мостов;
- ремонт автомобильных дорог;
- ремонт мостов.

Основные мероприятия:

1. Обновление подвижного состава пассажирского автомобильного транспорта и обеспечение безопасной перевозки пассажиров:

- приобретение эффективных моделей подвижного состава пассажирского автомобильного транспорта;
- внедрение лизинговых форм приобретения пассажирского автотранспорта с поддержкой региональных органов власти.

2. Развитие сети сельских автомобильных дорог Иркутской области: создание минимально необходимой сети автомобильных дорог, позволяющей связать населенные пункты между собой автомобильными дорогами общего пользования.

3. Увеличение пропускной способности на улицах городов Иркутской области с транзитным движением автотранспорта.

4. Завершение строительства моста в г. Иркутске через Ангару и путевых развязок на правом и левом берегах Ангары.

5. Строительство объездной дороги и моста через Иркут в районе Чистых ключей.

Строительство мостового перехода через реку Ангару в г.Иркутске должно перераспределить транспортный поток с плотины ГЭС и «старого» Ангарского моста.

Всем давно известно, что ослабить экологическую и экономическую напряженность в центральной части г. Иркутска позволит новый мост через Ангару, строительство которого началось в 1999 году, а ввод в эксплуатацию планировался в 2005 г.! На сегодня выполнен физический объем около 80 %. Проблема как всегда в финансировании. Сейчас скорректированы планы строительства моста — при финансировании по 700 млн. р. в год из федерального и столько же из территориального бюджета возможно завершение строительства в 2008 г. Пуск моста разрешит проблему

пробок, в которых «задыхается» город. Но при ежегодном приросте автотранспорта в России порядка 7–10 % , ввод моста, скорее всего, решит проблему с пробками не надолго. Необходимо строить объездную дорогу (с Ново-Ленино до г. Шелехов) с мостом через р. Иркут, чтобы вывести весь транзитный транспорт за пределы города, так как с вводом в эксплуатацию автомагистрали «Амур» транспортный поток на участке от г. Ангарск до г. Шелехов возрастает до 30 тысяч автомобилей в сутки.

Мостовой переход в г. Иркутске и объездная дорога федеральной трассы М 53 позволят сократить перепробег для транспорта, разгрузить улицы города, исключить заторы, снизить аварийность, улучшить экологическую обстановку центральных районов г. Иркутска, осуществить плановый капитальный ремонт «старого» Ангарского моста и снизить нагрузки на плотину для соблюдения правильного режима диагностики работы ГЭС.

Приведение параметров автодорог в оптимальное состояние позволит значительно улучшить эксплуатационные характеристики дорог и улиц, обеспечить проезд с достаточно высокими скоростями, а это в свою очередь позволит снизить аварийность на улицах, уменьшить выбросы, пыль, шум и в конечном итоге сократить отрицательное воздействие на окружающую среду.

6. Совершенствование нормативно-правовой базы, в том числе по урегулированию вопросов пассажирских перевозок.

7. Повышение качества разработки проектно-сметной документации.

8. Нормативное обеспечение качества дорожных работ:

- разработка и совершенствование системы технических нормативов для автомобильных дорог и дорожных работ;

- внедрение системы контроля качества выполнения дорожных работ, сертификации сырья, материалов и технологий.

2.3.3. Гражданская авиация

Авиационный транспорт является одной из важнейших отраслей, которая характеризует уровень экономики, уровень жизни населения. Тем более, учитывая масштабы нашей страны, и развитость транспортной инфраструктуры, можно сказать, что авиационный транспорт необходим, как для государства, так и для простых граждан, особенно проживающих в отдаленных районах. Необходимо, чтобы эта отрасль, переживающая в настоящее время системный кризис, развивалась и крепла.

Количество населенных пунктов, обслуживаемых воздушным транспортом, значительно уступает количеству пунктов, обслуживаемых железнодорожным, автомобильным или речным транспортом, где коммерческие станции расположены через каждые 20–25 км. Аэропорты расположены в среднем на расстоянии более 400 км один от другого. Этим обусловлена

особенность образования экономического района тяготения воздушной линии. Для всех наземных путей сообщения экономический район тяготения представляет собой сплошную полосу территории, расположенной по обе стороны от железной или автомобильной дороги, так как большое количество коммерческих станций позволяет всему населению, проживающему в пределах этой полосы, пользоваться услугами данного вида транспорта. Совершенно иначе обстоит дело с воздушными путями сообщения. Аэропорты располагаются на большом расстоянии друг от друга, и поэтому воспользоваться авиатранспортом может только население, проживающее сравнительно близко от аэропорта, а экономический район тяготения представляет собой окрестность.

Несмотря на то, что в основном население Сибири проживает на юге территории, количество аэропортов на севере больше. Это объясняется отсутствием или ограниченным использованием других видов транспорта в северных районах. В тоже время аэропорты расположенные в южных части выше классом и обслуживают большее количество пассажиро- и грузоперевозок. Отправками пассажиров выделяются следующие аэропорты: Абакан, Благовещенск, Братск, Иркутск, Кемерово, Красноярск, Кызыл, Новокузнецк, Норильск, Томск, Улан-Удэ, Чита, Якутск, хотя за период с 1995 по 2000гг. отправка пассажиров в среднем уменьшилась в 2 раза.

Деятельность предприятий ГА России регулируется территориальными управлениями воздушного транспорта. На территории Иркутской и Читинской областей и республики Бурятия эти функции выполняет Восточно-Сибирское Межтерриториальное транспортное управление воздушного транспорта Министерства транспорта РФ (ВС МТУ ВТ МТ РФ). Оно контролирует и координирует работу тридцати восьми авиапредприятий региона выполняющих различные виды деятельности и имеющих различные формы собственности.

Парк воздушных судов, базирующихся на территории Восточно-Сибирского управления в настоящее время, находится в критическом состоянии. Из 173 воздушных судов действующие сертификаты летной годности и индивидуальные ресурсы имеют только 26. Снижение объемных показателей на транспортной работе связано с уходом с рынка авиационных перевозок на магистральных направлениях авиакомпаний «Саяны» и «Байкал» в конце 2000г. и передачей своих объемов перевозок на этих авиалиниях авиакомпании «Сибирь», а так же приостановкой свидетельств эксплуатантов у авиакомпаний «Баргузин» и «Стелла».

Сравнительный анализ оперативных данных по финансовому состоянию авиапредприятий в 2001г. с фактом предыдущего года показал, что доходы некоторых из них не только не сокращаются, но и начинают увеличиваться: ГП «Аэропорт Иркутск» — доходы возросли на 38,0%, ГУП

ЦАВС — на 17,0%, ГП «Учебно-тренировочный отряд» — на 20%. Однако, старейшая в России авиакомпания «Байкал» сократила свои доходы более чем в два раза, а затем наряду с ОАО «Бурятские авиалинии» и ГУ Усть-Илимским предприятием, находящимися в состоянии конкурсного производства, прекратила свое существование. В г. Улан-Удэ созданы и с начала третьего квартала 2001г. осуществляют эксплуатационную деятельность два новых предприятия — ОАО «Авиакомпания Бурятские авиалинии» и ОАО «Международный аэропорт Улан-Удэ». В г. Усть-Илимске вновь созданное предприятие так и не преступило к эксплуатационной деятельности.

Анализ производственных и финансовых показателей деятельности авиапредприятий Восточной Сибири показывает, что в 2001г. наблюдалось снижение объемов работ на собственном парке ВС по пассажирским перевозкам и существенное увеличение перевозки грузов, почты на транспортной работе на внутренних линиях. В целом по управлению наблюдается снижение объемов авиационных работ по применению авиации в народном хозяйстве. В 2001г. произошло незначительное увеличение отправок пассажиров на 9,5% из-за существенного увеличения перевозок пассажиров авиакомпанией «Сибирь» и уменьшение на 9,1% отправок грузов, почты. Снижение производственных показателей отрицательно повлияло на финансовые показатели авиапредприятий. В целом по региону наблюдается наличие балансового убытка, в месте с тем необходимо отметить снижение убытка по сравнению с 2000г. Анализ работы авиапредприятий Восточно-Сибирского региона показывает, что большинство предприятий продолжают находиться в кризисном положении и их финансово-экономическое состояние является неудовлетворительным.

Обслуживание воздушного движения на воздушных трассах и в районах аэродромов осуществляют диспетчерские пункты предприятий по использованию воздушного пространства (ИВП) и управлению воздушным движением (УВД). На территории Иркутской области свою деятельность осуществляют два таких предприятия: ГУДП «Аэронавигация Восточной Сибири» (г. Иркутск) и РГП «Киренскаэронавигация» (г. Киренск), а в республике Бурятия - «Улан-Удэаэронавигация» (г.Улан-Удэ). В 2001г. по сравнению с предыдущим годом количество обслуженных ВС над территориями Иркутской области и республики Бурятия увеличилось на 5% и составило 50014 ВС российских и 11625 ВС иностранных авиакомпаний. Воздушное движение составило 49098 тыс. с-км, а аэронавигационные сборы — 37,45 млн. руб. с российских и 5,21 млн. дол. США с иностранных пользователей. Исходя из приведенных выше данных, доходы предприятий по ИВП и УВД за обслуживание ВС по трассам составили: ГУДП «Аэронавигация Восточной Сибири» — 161149 тыс. руб.; РГП «Киренска-

эронавигация» — 30537 тыс. руб.; ГП «Улан-Удэаэронавигация» — 1921 тыс. руб. Налоговые отчисления авиапредприятий состоят из налога на имущество, налога на прибыль, единого социального налога, налога на добавленную стоимость, налога с продаж, транспортного налога и сбора на содержание милиции. Всего за год налоговые отчисления одного предприятия по ИВП и УВД, такого как ГУДП «Аэронавигация Восточной Сибири» составляют порядка 30–40 млн. руб.

Что касается средней численности работников по ВС МТУ ВТ МТ РФ, то за 2001г. она сократилась на 5,4% и составила 5663 чел., а средняя заработная плата работников авиапредприятий воздушного транспорта Восточной Сибири за год увеличилась на 27% до 3483 руб.

Состояние гражданской авиации Восточной Сибири подробно изложено в коллективной монографии «Методические основы реформирования авиапредприятий региона».

Воздушным транспортом общего пользования Иркутской области перевезено 451 тыс. пассажиров, пассажирооборот составил 224 млн. пасс./км. По сравнению с 2003 г. перевозка возросла на 9,5%.

Основные проблемы:

- резкое повышение эксплуатационных расходов и соответственно рост тарифов, что превратило гражданскую авиацию из массового в элитный вид транспорта;
- нестабильная работа аэропортов в ряде районов, где авиация является основным или безальтернативным видом транспорта;
- снижение объемов авиаперевозок и уменьшение инвестиций, что вызвало резкое сокращение строительства и реконструкции аэропортов и почти полное прекращение обновления парка воздушных судов;
- нерегулярность авиарейсов в северные города и районы области.
- снятие ограничения по максимальной взлетной массе в летний период из-за высоких температур и направления ветра;

На предстоящий период в отрасли воздушного транспорта принят инвестиционный проект «Реконструкция аэропорта в г. Иркутске», целью и задачами которого являются:

- получение возможности эксплуатации с обоих направлений всех типов воздушных судов;
- увеличение количества взлетов-посадок воздушных судов;
- исключение шумового воздействия от посадок и взлетов воздушных судов на селитебную территорию в пределах границ городской застройки;
- возможность совмещения производства строительных работ на новой площадке одновременно с эксплуатацией существующей взлетно-посадочной полосы.

В течение рассматриваемого периода необходимо *решение задач* на тех территориях Иркутской области, где авиация является единственным видом транспорта:

- обеспечение потребности экономики и населения области в социально-значимых авиаперевозках, решение проблемы транспортного и медицинского обслуживания малочисленных народов (тофов и эвенков), проживающих в труднодоступных районах области;
- обоснование сумм гарантии и компенсации для лиц, работающих и проживающих в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях в организациях, финансируемых из федерального бюджета, из бюджетов субъектов РФ, из местных бюджетов и оформление их как соответствующий заказ финансируемый из соответствующего бюджета;
- сохранение аэропортов и посадочных площадок местных воздушных линий (МВЛ) для чего предстоит отремонтировать и реконструировать большинство из них;
- сохранение летной составляющей;
- обновление парка воздушных судов.

2.3.4. Внутренний водный транспорт

На востоке страны первое место по объему перевозок занимает Западная Сибирь с ее основным Обь-Иртышским бассейном. Рост речных перевозок бассейна вызван освоением нефтяных и газовых ресурсов, а так же новых лесных массивов. Енисей связывает южные районы Восточной Сибири с Заполярьем. Лесные перевозки достигают две трети грузооборота Енисея. На верхнем Енисее, от г. Минусинска до г. Красноярска, преобладает грузовой поток вниз, и главное место в нем занимают хлебные грузы. От устья Ангары до Диксона преобладает грузовой поток вниз по реке. По Ангаре и озеру Байкал перевозят главным образом лес. На Ангаре существуют так же перевозки минеральных строительных материалов и угля. На Лене регулярное судоходство осуществляется от порта Острово до дельты реки. По Лене кроме внутренних грузов перевозятся грузы, поступающие с железной дороги от порта Острово и из бухты Тикси, куда они завозятся по Северному морскому пути. В структуре грузоперевозок Ленского бассейна две трети составляют сухогрузы (минеральные, строительные материалы и уголь), остальное — нефть и лес. Основные перевозки пассажиров осуществляются по реке Енисей и Братскому водохранилищу, относительно небольших размеров — по нижнему течению Ангары и озеру Байкал. На Лене транзитные пассажирские маршруты проходят по направлениям Осетрово – Якутск, Якутск – Тикси, растут и туристические перевозки.

В Иркутской области 87 юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, имеющих лицензию на осуществление видов деятельно-

сти на внутреннем водном транспорте. На территории Иркутской области функционируют различные предприятия водного транспорта (порты, ремонтно-эксплуатационные базы (РЭБ), судостроительно-судоремонтные заводы (ССЗ)), которые входят в состав Восточно-Сибирского речного пароходства, базируемого в Байкало-Ангарском бассейне и Верхне-Ленского речного пароходства, базируемого в бассейне верхней Лены. К крупным предприятиям ОАО «ВСПП» можно отнести: Иркутский, Свирский, Братский речные порты, порт Байкал, Иркутская, Усольская РЭБы флота, а в ЗАО «ВЛРП»: ОАО «Осетровский речной порт», Осетровский ССЗ, Осетровская, Киренская, Алексеевская РЭБы флота. Из них наиболее крупные:

- ОАО «Восточно-Сибирское речное пароходство»;
- ОАО «Алексеевская РЭБ флота»;
- ОАО «Киренская РЭБ флота»;
- ОАО «Осетровская РЭБ флота»;
- ОАО «Осетровский речной порт».

Перевозки грузов речным транспортом на востоке страны в общем объеме перевозки для предприятий Западно-Сибирского нефтегазового комплекса (ЗСНГК) достигают 60%, Норильского ГМК — 70%, Республики Саха (Якутия) — до 85%, Северо-Восточное побережье Арктики — 95%. Основная номенклатура перевозимых грузов: каменный уголь, лес, щебень, шлак, МСГ, генеральные грузы, нефтепродукты.

Службами пути внутреннего водного транспорта общего пользования Иркутской области обслуживается 8,0 тыс. км. внутренних судоходных путей.

Объемы перевозок не стабильны. За год внутренним водным транспортом общего пользования перевезено 2,8 млн. тонн грузов (57% к 1995 г.), грузооборот составил 1,1 млрд.ткм (92%). Пассажирские перевозки в сравнении с 1995 г. увеличились на 6,1%.

Таблица 53

Показатели работы внутреннего водного транспорта общего пользования
(тысяч тонн) в Иркутской области

	1995	2000	2001	2002	2003	2004
Отправлено грузов	4930	3743	4074	3084	2875	2781
в том числе:						
Нефтяные грузы	854	805	996	903	689	754
Лесные грузы	761	655	629	616	709	683
Строительные грузы	2541	1672	1730	808	818	723
Прибыло грузов						
в том числе:						
Нефтяные грузы	49	162	104	140	49	57

Продолжение табл 53						
Лесные грузы	761	655	629	616	709	683
Строительные грузы	2533	1669	1754	805	817	717

Таблица 54

Наличие судов на предприятиях водного транспорта
(на конец года, единиц) в Иркутской области

	1999	2000	2001	2002
Всего, в том числе:	718	670	748	621
самоходные, из них:	433	395	385	373
пассажирские и грузопассажирские	38	38	37	37
сухогрузные	144	113	110	100
наливные	109	106	104	103
буксирные	92	91	92	92
рейдовые	4	7	12	12
вспомогательные	46	40	30	29
несамоходные, из них:	285	275	363	248
сухогрузные	246	233	223	208
наливные	24	24	23	22
вспомогательные	15	18	117	18

К началу 2003 года на предприятиях отрасли находилась 621 единица транспортного и вспомогательного флота.

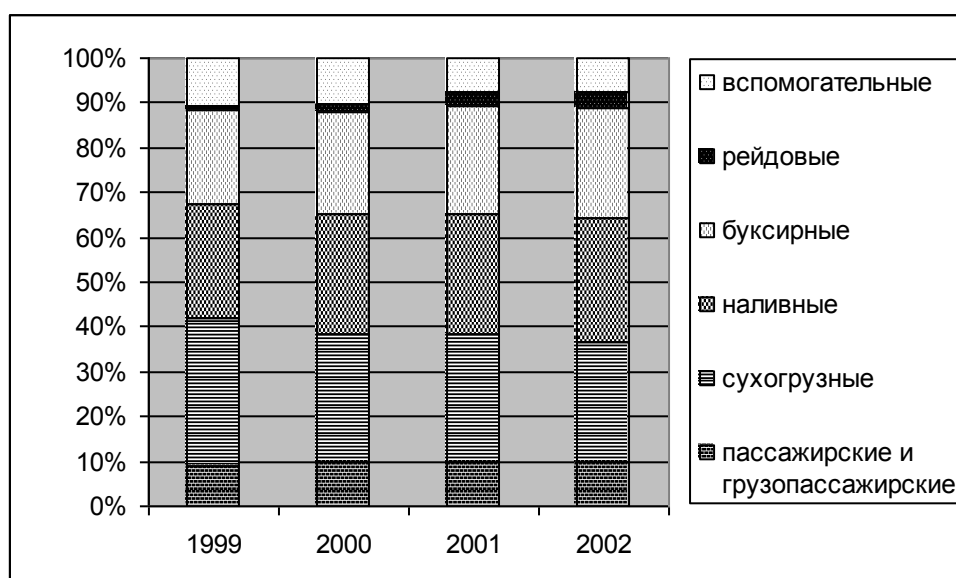


Рис. 8. Доля различных типов судов в общей структуре (самоходные суда).

За период с 1999 по 2002 гг. доля сухогрузных самоходных судов уменьшилась на 6,5 %; доля наливных судов увеличилась на 2,4 %; доля буксирных судов увеличилась на 3,5 %, доля рейдовых увеличилась на 2,3 %, а вспомогательных уменьшилась на 2,8 %.

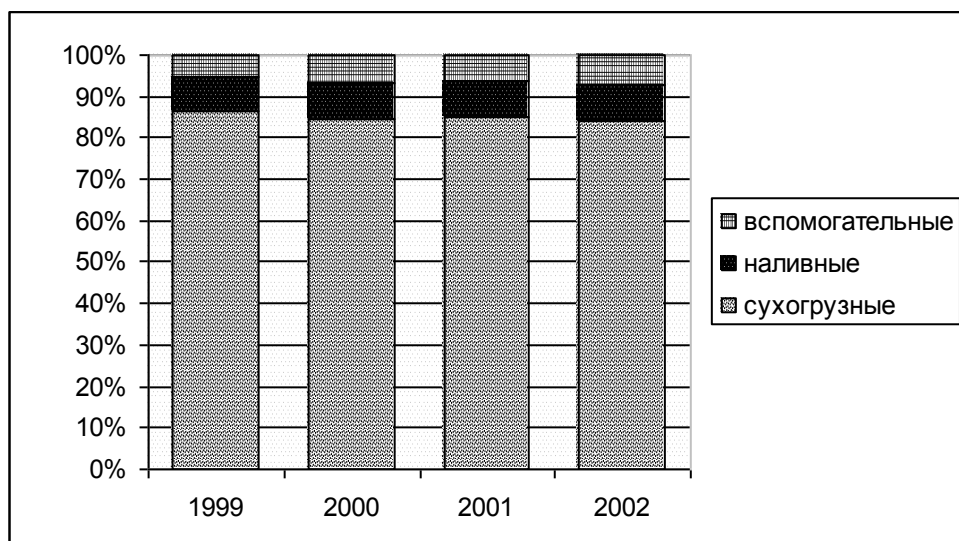


Рис. 9. Доля различных типов судов в общей структуре (несамоходные суда).

Доля несамоходных судов за анализируемый период практически не изменилась.

Структура подвижного состава на разных предприятиях различна. Это зависит от цели предприятия и от его возможностей.

Таблица 55

Суда в наличии на 01.01.04

	ОАО «АРЭБ»	ОАО «КРЭБ»	ОАО «ОРЭБ»	ОАО «ОРП»	ОАО «КРП»
Буксирный флот	5	19	5	9	3
Грузовой сухогрузный флот	13	16	20	3	2
Наливной транзитный флот		11			
Наливной флот	51	17	1		1
Плавучие краны	3	2	1	2	2
Пассажирские и грузопассажирские суда	1	5	1	5	6
Рефрижераторы			1		
Служебно-разъездной флот	3			1	
Стоечный флот	1		2	1	
Сухогрузный транзитный флот	3	23	27	8	6
Док	2				1
Служебно-вспомогательный флот		8	4	4	1
Стояночный флот				1	1
Итого судов в наличии	82	101	62	34	23

Всего в Иркутской области насчитывается 547 судов, из них 302 судна принадлежат пяти крупным предприятиям. Это 55% всех судов Иркутской области.

Таблица 56

Возрастная структура судов (на конец года, в процентах)

	1999	2000	2001	2002
Транспортные и вспомогательные суда - всего, в т.ч. по году постройки:	100	100	100	100
до 1949	0,6	0,6	0,5	0,3
1950-1959	3,8	4,3	4,3	4,5
1960-1969	19,1	19,9	19,5	19,8
1970-1979	33,2	33,7	35,3	35,4
1980-1989	37,9	36,3	35	34,8
1990-1999	5,4	5,2	5,2	4,7
2000-2002	-	-	0,2	0,2
неизвестен	-	-	-	0,3

Рабочее ядро транспортного флота Сибири и Дальнего Востока морально и физически устарело. Свыше 70% транспортных судов имеют срок службы более 20 лет, их технический и эксплуатационный уровень остается низким. Состояние транспортного флота подошло к критическому уровню. Значительная часть его эксплуатируется за пределами нормативного срока службы, и эта часть неуклонно увеличивается.

С 1990 г. по 2002 г. водным транспортом области перевезено более 36 млн. тонн различных грузов, грузооборот составил около 15 млн. ткм. Начиная с 1991 года, с общим сокращением промышленного производства стали снижаться и объемы грузоперевозок, причем на водном транспорте спад был более заметным.

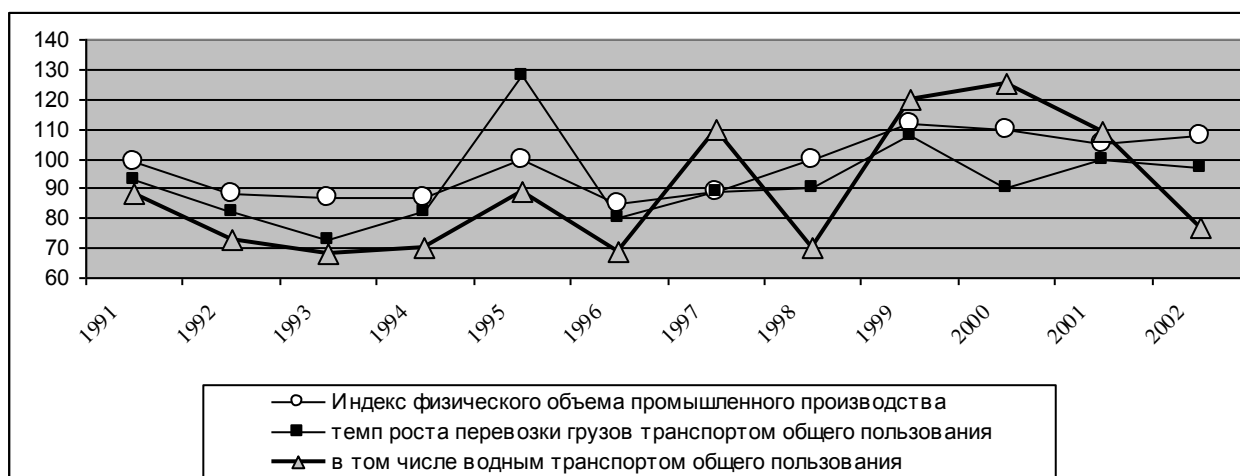


Рис. 10. Темпы роста производства продукции и грузовых перевозок (в процентах к предыдущему году)

На протяжении последних лет снижается число убыточных предприятий. Если в 1999 г. убыточными были 80 % предприятий водного транспорта, то в 2002 году – 28,6 %.

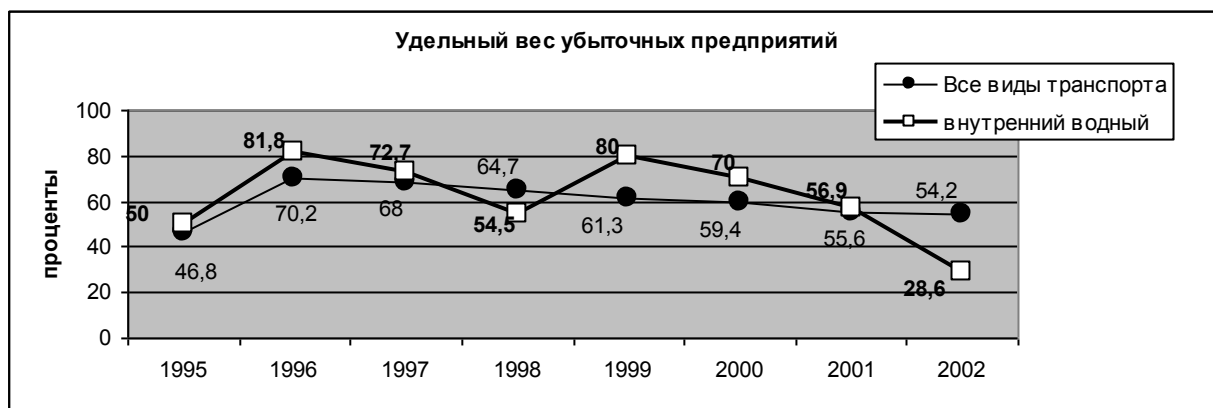


Рис. 11. Удельный вес убыточных предприятий на водном транспорте

Убыточность предприятий связана, прежде всего, с превышением расходов над доходами от пассажирских перевозок. Правда, уровень убыточности несколько снизился, но остается значительным. Расходы в 1,9 раза больше доходов (в 1996–1998 гг. — в 3–4 раза). Грузоперевозки были менее убыточными (превышение расходов на 7–35 %), а в 2001–2002 гг. удалось добиться их рентабельности.

Основные проблемы:

- отсутствие кредитных ресурсов, ссуд на межнавигационный разрыв. Ежегодная потребность составляет более 150 млн руб. В том числе на своевременный и качественный ремонт флота к началу навигации более 100 млн руб., на разворот навигации — около 50 млн руб.;

- содержание предприятиями объектов государственной собственности (акватории, дамбы), расходы по которым составляют ежегодно порядка 10 млн руб.

Задачи:

- способствование внедрению эффективного менеджмента на речном транспорте;

- государственная поддержка в получении кредитных ресурсов для нормального функционирования отрасли;

- способствование увеличению грузо- и пассажирооборота на речном транспорте;

- способствовать обновлению парка судов речного флота, поскольку под угрозой может оказаться «Северный завоз». Флот сильно изношен, 95% судов находятся в эксплуатации уже более 15 лет, почти четверть были построены в 50-60-х годах прошлого столетия.

2.3.5. Городской пассажирский транспорт

Основные задачи развития **транспорта муниципалитетов** сводится к созданию системы транспортных связей, отвечающей оптимальной организации перевозок населения и грузов с учетом охраны городской среды и обеспечения безопасности движения. Основными критериями при разработке систем транспорта муниципалитетов являются затраты времени на передвижение, объем капиталовложений, эксплуатационные расходы, повышение безопасности и удобства передвижения. Системы пассажирского транспорта для каждого города включают общественный пассажирский и индивидуальный транспорт. Число видов общественного транспорта и распределение перевозок в системах определяются целым рядом факторов, основные из которых – экономия времени, затрачиваемого населением на передвижение и приведенные строительно-эксплуатационные затраты на создание и развитие самих систем.

Автобусы наиболее распространенный вид транспорта в муниципалитетах Сибири. Сеть автобусных линий, как правило, имеет наибольшую протяженность по сравнению с другими видами транспорта. Автобусное движение играет основную роль в обслуживании развивающихся районов города, для которых устройство более мощных видов транспорта, на первых этапах, может быть экономически нецелесообразным. Кроме того, автобусы с успехом применяются на городских маршрутах и в центральных районах, особенно с извилистыми и недостаточно широкими улицами. В настоящее время более половины всех городских пассажирских перевозок осуществляется автобусами, особенно в малых и средних городах. В городах с населением до 100 тыс. чел., которые составляют большинство в Сибири, автобусы являются, как правило, единственным видом массового пассажирского транспорта. Большой удельный вес занимает автобусный транспорт и в пригородных пассажирских перевозках. В отличие от других видов транспорта на организацию автобусных перевозок требуется меньше первоначальных капиталовложений. Подвижной состав автобусов имеет широкий диапазон вместимости – от микроавтобусов на 10-12 пассажиров до большеемких сочлененных автобусов, рассчитанных на 120 пассажиров. Провозная способность автобусной линии при хорошей организации движения составляет 4500-9000 пас. в час в одном направлении. По сравнению с другими видами массового транспорта автобусы обладают наибольшей маневренностью, но по провозной способности они уступают трамваю. Недостатком автобусного транспорта является загрязнение воздушного бассейна городов отработанными газами.

Троллейбусы по основным эксплуатационным показателям (скорости, провозной способности и себестоимости перевозок) немногим отличается от автобусов, однако для их движения требуется устройство тяговых под-

станций и оборудование линий двухпроводной контактной сетью. Троллейбусы используют на внутригородских линиях, имеющих пассажиропотоки средней мощности. Вместимость подвижного состава троллейбуса – 65-140 пассажиров. По условиям токосъема трассы троллейбусных линий прокладывают только по улицам с усовершенствованными капитальными покрытиями. Провозная способность обычной троллейбусной линии близка к провозной способности автобусной линии и достигает до 8500 пас. в час в одном направлении. По маневренности троллейбусы уступают автобусам, что особенно ощутимо в условиях городов с улицами недостаточной ширины. Основное преимущество троллейбуса по сравнению с трамваем состоит в том, что посадка и высадка осуществляется непосредственно с тротуара. Кроме того, троллейбус при движении может отклоняться в обе стороны от оси контактного провода до 4,2 м, поэтому узкие улицы, непригодные для передвижения трамвая, могут обслуживаться троллейбусом. Данные по состоянию троллейбусного и трамвайного транспорта за 2000 год по Восточной Сибири приведены в таблице 57.

Таблица 57

Показатели троллейбусного и трамвайного транспорта городов Сибири

Город	Протяженность путей (км)		Наличие пасс. вагонов (шт.)		Перевозки пассажиров (млн. чел.)	
	трамвай	троллейбус	трамвай	троллейбус	трамвай	троллейбус
1	2	3	4	5	6	7
Ангарск	48,3	0	100	0	44,0	0
Ачинск	15,2	0	61	0	8,8	0
Абакан	0	25,4	0	20	0	7,3
Благовещенск	0	15,8	0	31	0	12,9
Братск	0	22,2	0	49	0	32,1
Иркутск	23,4	47,2	73	78	39,5	43,6
Кемерово	41,6	32,2	114	71	41,3	25,8
Красноярск	32,3	83,6	104	152	28,0	61,0
Ленинск-Кузнецкий	0	16,6	0	24	0	12,7
Новокузнецк	60,8	19,7	130	55	37,0	10,8
Томск	20,5	39,1	72	101	44,3	69,4
Улан-Удэ	24,4	0	74	0	74,4	0
Усолье-Сибирское	14,4	0	45	0	19,6	0
Усть-Илимск	19,1	0	67	0	3,9	0
Чита	0	17,9	0	92	0	55,1

Трамвай требует более высоких капиталовложений, чем автобус и троллейбус. Поэтому сеть трамвайных линий характеризуется относительно меньшей плотностью. Большая провозная способность трамвая определяет и направление трамвайных линий в плане города. Провозная способ-

ность трамвайной линии при эксплуатации поездов вместимостью 200-300 пассажиров достигает до 12-14 тыс. пас. в час в одном направлении. Трамвайные линии строят в пригороде для связи главных районов города с крупными промышленными комплексами. Кроме того, трамвай может осуществлять перевозки в городах к пунктам массового тяготения пассажиров (вокзалам, ПКиО, стадионам и др.). Большая провозная способность трамвая и низкая себестоимость пассажироперевозок обеспечивают сохранение за ним ведущей роли в ряде средних и больших городов Восточной Сибири. Но, несмотря на преимущества трамвая перед другими видами транспорта, его удельный вес в пассажирских перевозках неуклонно снижается. Это объясняется тем, что интенсивное развитие автомобильного движения в городах делает затруднительным совместную эксплуатацию трамвая и автомобилей на узких городских улицах. Из-за этого происходит своеобразный процесс перемещения трамвайного движения из центральных районов городов в периферийные, где интенсивность движения значительно ниже и шире улицы.

Железнодорожный транспорт осуществляет городские и пригородно-городские перевозки в крупных городах Сибири. Протяженность эксплуатационных линий железных дорог в них превышает 15–20 км. Провозная способность железных дорог достигает 55–65 тыс. пас. в час в одном направлении. Общая доля внутригородских перевозок железными дорогами обычно не превышает 10% общего объема перевозок города. Но этот вид транспорта является составной частью транспортной системы, и его работу необходимо координировать с другими видами транспорта.

В транспортных потоках на многих улицах городов Восточной Сибири большой удельный вес занимают грузовые автомобили. В отличие от пассажирских, грузовые потоки в городе очень часто не имеют установленных маршрутов, но перевозки в значительной степени осуществляются между постоянными грузообразующими и грузопоглащающими объектами. Размеры грузооборота городского транспорта зависят от размера города, его планировки, характера и степени развития промышленности, производственных связей данного города с другими населенными пунктами. Грузовые перевозки складываются из грузов прибытия в город, грузов отправляемых из города, и грузов внутригородского происхождения. Автомобильный транспорт выполняет основную работу по перевозке грузов не только внутри города, но и в пригородном сообщении. Главное его преимущество — это быстрота доставки без дополнительных погрузочно-разгрузочных операций и высокая маневренность. Необходимо отметить, что незначительная часть внутригородских грузовых перевозок осуществляется и железнодорожным транспортом.

Легковой автомобильный транспорт индивидуального пользования является наиболее многочисленным в уличном потоке городов Сибири. Число легковых автомобилей непрерывно растет, и они преобладают преимущественно в крупных городах, где проживает большее количество людей, а так же там, где доходы на душу населения выше, что позволяет приобретать транспорт индивидуального пользования. Основные преимущества легкового автомобильного транспорта: комфортабельность поездки, высокая скорость сообщения, возможность поездки по любому маршруту.

Пассажирский городской транспорт оказывает большое влияние на работу предприятий гражданской авиации, так как именно он выполняет подвозящие функции, обеспечивает доставку пассажиров и работников предприятий ГА в аэропорты и из них. В городах Сибири эти функции осуществляют в основном, автобусы и троллейбусы на внутригородских линиях, когда аэропорт находится в пределах города, а так же на вылетных линиях, связывающих город с находящимся в пригородной зоне аэропортом. Хотя в последнее время произошло перераспределение значимости видов городского транспорта — увеличивается количество автобусов малой вместимости (маршрутных такси).

Таблица 58

О работе городского электрического транспорта Иркутской области в 2003 году

	Перевезено пассажиров		Пассажирооборот		Доходы от перевозок		Затраты на перевозку	
	тыс.чел	в % к 2002г.	тыс. пасскм	в % к 2002г.	тыс.руб.	в % к 2002г.	тыс.руб	в % к 2002г.
Трам-вай, всего	99168	99,5	257592	106	231948,5	132	262629,8	111
в т.ч.:								
Иркутск	46422	104	49672	104	98184,9	136	110742,6	115
Ангарск	27175	97	95928	101	59195,5	128	74000,0	97
Усолье-Сибирское	21724	94	60827	94	37216,1	144	37566,4	118
Усть-Илимск	3847	96	51165	96	37352,0	117	40320,8	124
Троллейбус, всего	67109	95	204889	95	142156,5	142	157637,5	118
в т.ч.:								
Иркутск	34452	93	121615	93	66328,6	123	83542,6	117
Братск	32657	98	83274	98	75827,9	163	74094,9	119

По официальным данным на 1 октября 2005 г., в г. Иркутске работает 1,5 тыс. «маршруток» вместимостью 15 человек, 713 машин вместимостью

30 человек и 451 — на 62 места. Вместо них на улицы города необходимо вывести примерно 1 300 автобусов средней и большой вместимости (60-80 мест). Часть маршрутных такси малой вместимостью все же останется. Они будут работать на маршрутах с небольшим пассажиропотоком.

В 2003 году по сравнению с 2002 годом улучшилась степень выполнения предусмотренных расписанием рейсов трамвайного и троллейбусного транспорта (соответственно на 0.1 и 0.3 процентных пункта). Ухудшились показатели регулярности движения трамваев с 95.1% до 94.7%, а троллейбусов, наоборот, улучшились с 93,6% до 94.4%. По городу Ангарску были упразднены 2 трамвайных маршрута: «205 Квартал-Завод полимеров», «17 Микрорайон-Коминтерна 205».

Основные проблемы:

- устаревшая материально-техническая база и подвижной состав;
- снижение уровня дотаций из бюджета местного, регионального и федерального;
- отсутствие правовых основ деятельности городского пассажирского транспорта, организации работы частного пассажирского транспорта на городских, пригородных и междугородних перевозках, особенно в части технических параметров подвижного состава и создание инфраструктурных элементов (посадочных платформ, автовокзалов, центральных диспетчерских пунктов);

Основные задачи:

- укрепить материально-техническую базу муниципального пассажирского транспорта, особенно в части увеличения количества подвижного состава, согласно технических условий;
- осуществить государственное регулирование обоснованного уровня тарифов, не превышающего себестоимости перевозки одного статистического пассажира плюс предельной рентабельности (10%) на муниципальном пассажирском транспорте;
- привести, согласно установленных требований, дорожное полотно, на которых осуществляется движение маршрутного пассажирского транспорта.

2.3.6. Нефтегазотранспортная инфраструктура

В Восточной Сибири практически отсутствует нефтегазотранспортная инфраструктура. Имеются лишь нефтепроводы, связывающие Ангарский нефтеперерабатывающий завод с месторождениями нефти Западной Сибири. Недоразвитость нефтепроводной инфраструктуры не позволяет использовать огромный ресурсный потенциал этого района. В то же время нефте- и газопроводы могут послужить объединяющими артериями для Иркутской области, стать одним из источников получения дополнитель-

ных финансовых ресурсов. Создание нефтепроводной инфраструктуры должно быть приоритетным направлением в масштабном развитии энергетики области, которое обеспечит выход на энергетические рынки стран Северо-Восточной Азии.

Трубопроводный транспорт — узкоспециализированный вид транспорта. Система магистральных нефтепроводов состоит из нескольких сетей, главным образом широтного направления. Формирование в Западной Сибири главной нефтяной базы страны привело к тому, что нефть Волго-Уральского района по трубопроводам направляется только на запад, а нефтепроводы Сибирской системы идут на запад (Нижневартовск — Самара — Сургут — Тюмень — Уфа — Альматыевск; Сургут — Новополюк), на юг (Шоим — Тюмень; Усть-Балык — Омск — Павлодар — Чимкент — Чарджоу), на восток (Александровское — Анджеро-Судженск; Нижневартовск — Томск — Красноярск — Ангартск.) Из других направлений на Дальнем Востоке выделяется Оха — Комсомольск-на-Амуре. В отличие от нефтяных грузов газ почти полностью транспортируется по трубопроводам. Хотя большое значение в транспортировке газа все еще имеют магистральные газопроводы, идущие от месторождений Поволжья, Урала, Северного Кавказа, европейского севера, но основной поток природного газа в европейские регионы страны идет по газопроводам из северных регионов Западной Сибири: Уренгой — Помары — Ужгород — Западная Европа; Медвежье — Надым — Ухта — Торжок; Ямбург — Поволжье. Необходимо отметить газопроводы Соленинское — Мессояха — Норильск в Красноярском крае и Тоос—Тумус — Якутск — Покровск в республике Якутия.

2.4. Анализ состояния транспортных связей в районах Севера Иркутской области

На территории районов Севера 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 г. Бодайбо. Одиннадцать рек имеют участки с негарантированными глубинами.

Судоходные участки рек с гарантированными глубинами пути в пределах районов Севера области:

р. Ангара — практически на всем протяжении в пределах Братского и Усть-Илимского водохранилищ;

р. Илим — участки в пределах Усть-Илимского водохранилища на территории Нижнеилимского и Усть-Илимского районов;

р. Лена — 740 км ниже Усть-Кута в пределах Усть-Кутского, Киренского и Мамско-Чуйского районов;

р. Витим — 290 км ниже г. Бодайбо до устья.

Судоходные участки рек с негарантированными глубинами пути:
р. Ангара — ниже плотины Усть-Илимской ГЭС;
р. Ока, р.Ия — низовья в пределах Братского района;
р. Лена — около 200 км выше г. Усть-Кута в пределах района;
р. Киренга — 500 км в пределах Казачинско-Ленского и Киренского районов;
р. Витим — выше г.Бодайбо в пределах района;
р. Мама — 110 км на участке Брамья–устье;
р. Жуя — 270 км в пределах Бодайбинского района ниже Светлого;
р. Чара — 160 км в пределах Бодайбинского района;
р. Нижняя Тунгуска — 560 км в пределах Катангского района на участке Подволошино–Ербогачен;
р. Непа — 460 км в пределах Катангского района на участке Токма - Непа.

Сроки судоходства по названным рекам обычно устанавливаются в зависимости от водного и температурного режима с мая по сентябрь в среднем 150 суток.

На водном транспорте севера области можно выделить такие крупные предприятия, как ОАО «Осетровский речной порт», ОАО «Осетровская РЭБ флота», ОАО «Осетровский ССРЗ», ОАО «Киренская РЭБ флота», ОАО «Киренский речной порт», ОАО «Алексеевская РЭБ флота», ООО «Объединенное Верхне-Ленское речное пароходство», ООО «Ленская судоходная компания», ООО «ОсетровоВнештранс», артели «Витим», «Тайга», «Лена», ГП «Пристань Подволошино», Киренский район водных путей и др.

В конце XIX в. по территории Иркутской губернии прошла Транссибирская магистраль. В 1986 г. введена в действие Байкало-Амурская магистраль. Общая эксплуатационная длина железных дорог — 2481 км. На долю железнодорожных перевозок приходится примерно 97% грузооборота и 60% пассажирооборота. В перспективе возможно строительство железнодорожной ветки Усть-Кут–Киренск–Непа.

Участки железных дорог:

Тайшет–Братск–Железногорск-Илимский–Усть-Кут–
Магистральный–Северобайкальск;
Хребтовая–Усть-Илимск.

Общая протяженность железных дорог составляет около 900 км, по которым осуществляется сообщение между городами Тайшет–Братск–Железногорск-Илимский–Усть-Кут–Магистральный–Северобайкальск; Хребтовая–Усть-Илимск. На территории севера области действуют структурные подразделения филиала ОАО «Российские железные дороги» — Восточно-Сибирской железной дороги.

Автомобильным транспортом общего пользования в Иркутской области ежегодно перевозится около 5 млн. т грузов и 245 млн. пассажиров. Ведется модернизация автомагистралей, прежде всего, таких как Тайшет–Иркутск–Слюдянка–Закаменск, Тулун–Братск–Усть-Кут, а также завершение строительства новой дороги Мама–Бодайбо–Таксимо.

Если брать во внимание только северные города, то на одного жителя на конец 2002 года приходилось 4,48 км, хотя еще в 1998 году это значение составляло 5,67 км, т.е. здесь за 5 лет произошло сокращение на 21,00%. По южным территориям эти значения составляли соответственно 2,61 и 2,17 км. То есть, протяженность дорог на одного жителя сократилось на 17%, причем на юге сокращение дорог идет меньшими темпами, за ними ухаживают и поддерживают их работоспособное состояние. В северных же территориях их просто бросают. Особенно наглядно это видно по дорогам, принадлежавшим районным муниципалитетам. Протяженность этих дорог на одного жителя за 5 лет сократилась на 50,62% (с 8,25 до 4,08 км). Наименьшее сокращение – в южных городах – всего 4,61%, что свидетельствует о поддержке нормального технического состояния дорожного полотна. Автомобильный транспорт развит там, где есть автомобильные дороги.

Таблица 59

Автомобильные дороги в районах Крайнего Севера и местностях, приравненных к ним

	1995	2000	2001	2002	2003	2004
Автодороги - всего	9521	7487	7255	7101	6833	6873
в т.ч. с твердым покрытием	6703	5727	5484	5462	5191	5154
из них усовершенствованные	19114	1897	1962	2002	1805	1673
из общей протяженности дорог: дороги общего пользования	3820	3704	3737	3640	3660	3908
в т.ч. с твердым покрытием	2676	2924	2754	2869	2900	2971
в проц. к протяженности дорог общего пользования	70	79	74	79	79	76
из них усовершенствованные	1085	1083	1110	1125	1133	1169
в проц. к протяженности дорог общего пользования	41	37	40	39	39	39
дороги необщего пользования (ведомственные)	5701	3783	3518	3461	3173	2965
в т.ч. с твердым покрытием	4027	2803	2730	2593	2291	2183
из них усовершенствованные	829	814	852	877	672	504

Таблица 60

Наличие подвижного состава в районах Крайнего Севера и местностях, приравненных к ним (штук)

	1995	2000	2001	2002	2003	2004
Автомобили всего	122573	127657	127639	128584	133508	133957
в т.ч.: грузовые	17755	19270	18262	18128	18823	18479
легковые	97030	101705	102894	104223	108259	109205
автобусы	3636	3791	3754	3996	3894	3900
специальные	3803	2609	2430	1942	2274	2159
легковые служебные	349	282	299	295	258	214
И общего наличия — автомобили в личной собственности						
всего	100212	113525	114493	116052	121783	122814
в том числе						
грузовые	4807	11734	11581	11593	12845	12971
легковые	94825	100056	101115	102335	106445	107336
автобусы	580	1735	1797	2056	2291	2279
специальные	...	...	...	68	202	228
Перевозки грузов экономики						
Объем перевозок, тыс. т	80591	50584	52674	47017	60917	63105
Грузооборот, тыс. ткм	1268325	816082	777155	903670	1465399	1939022

Таблица 61

Дороги в районах проживания малочисленных народов Севера (МНС), км.

	1995	2000	2001	2002	2003	2004
Дороги общего пользования	693	645	646	638	638	594
в т.ч. с твердым покрытием	307	384	367	338	338	340
из них усовершенствованные	25	79	92	84	84	86

Таблица 62

Наличие подвижного состава в районах проживания МНС (штук)

	1995	2000	2001	2002	2003	2004
Автомобили всего:	536	358	577	627	512	660
в т.ч.: грузовых	228	128	174	275	174	187
легковых	242	206	357	311	320	456
автобусы	3	2	19	18	3	3
специальные автомобили	62	21	25	19	13	14

Продолжение табл. 62

	1995	2000	2001	2002	2003	2004
пикапов и фургонов	1	1	2	4	2	...
И общего наличия — автомобили в личной собственности						
всего	321	278	427	488	437	576
в т.ч.:грузовые	89	78	111	217	140	146
легковые	230	200	316	271	297	430
автобусы	2	...	...	...	...	...

На севере области действует несколько крупных автотранспортных предприятий различных типов и видов деятельности: ОАО «Братскэнерго-стройтранс-1», Братское МУПАТП, ООО «Усть-Кутское ГАТП», ООО «Лензолотодортранс», Киренское МУП «НАДЕЖДА», Казачинское АТП, Бодайбинское АТП, Качугское АТП, Нижнеудинское АТП.

На северных территориях на одного человека в среднем перевезено грузов на 45,97% больше, чем по области и на 76,19% больше, чем на одного жителя южных территорий. Это связано с постоянной необходимостью завозить на территории Севера предметов питания, а также вывозить сырьевые ресурсы, за счет которых по большому счету и держаться северные территории.

Сеть поселений очень редкая (вдвое реже, чем в области), располагаются поселения преимущественно в долинах рек. Из-за этого на северных территориях гораздо меньше задействован автомобильный транспорт.

Расстояние перевозки на южных территориях больше северных показателей, в среднем на 12,84%. Это объясняется, что доставка грузов автомобильным транспортом чаще всего идет до пункта погрузки или разгрузки железнодорожного или речного порта или аэропорта, и остальная перевозка грузов осуществляется другими видами, в основном воздушным транспортом.

Воздушный транспорт осуществляет свою деятельность через Братский аэропорт федерального значения, а также основные аэропорты местных сообщений в городах: Усть-Кут, Киренск, Ербогачен, Бодайбо, Мама, Железногорск-Илимский. Следует отметить, что в отдельные северные райцентры из Иркутска можно добраться только воздушным транспортом. Бодайбо, Ербогачен (Катангский район), пос. Маму (Мамско-Чуйский район) отделяют от Иркутска свыше 1000 км. Билет на самолет стоит равносильно полету на Дальний Восток, в Благовещенск Хабаровск, Владивосток. Из-за высокой стоимости билетов северяне реже проводят свой отпуск на юге, а сокращение пассажиропотока и убыточность полупустых рейсов вынудили сократить их количество. В настоящее время авиарейсы по маршруту Иркутск–Мама осуществляются лишь дважды в неделю, Ир-

кутск–Ербогачен — только по субботам. Это создает неудобства и дополнительные сложности для пассажиров, ведет к дополнительным расходам на гостиницу в ожидании рейса.

Аэропорты федерального значения:

Братск — 2 класс, международный, длина взлетно-посадочной полосы 2200 м;

Усть-Илимск — длина взлетно-посадочной полосы 2642 м.

Основные аэропорты местных воздушных сообщений:

Усть-Кут, Киренск, Бодайбо, Железногорск-Илимский.

На территории Иркутской области действует множество авиапредприятий подведомственных как ВС МТУ ВТ Минтранса РФ, так и других РУ и МТУ Минтранса РФ.

2.5. Районы с ограниченной транспортной доступностью⁵⁰

Из 260 населенных пунктов расположенных в районах Крайнего Севера и приравненных к ним 37 (из них 15 — где компактно проживают малочисленные народы) не отмечены даже на карте «Автомобильные дороги Иркутской области». Мы полагаем, что с ними нет никаких транспортных связей, это, из мест компактного проживания малочисленных народов, (Казачинско-Ленский район) д. Вершина Ханды, д. Кутима, д. Нижнемартыново, (Катангский район) д. Тетя, с. Инаригда, с. Оськино, (Усть-Кутский район) п. Бобровка, д. Максимова, с. Боярск, с. Омолой, д. Тарасово, (Качугский район) д. Щевыкан, с. Вершина Тутуры, д. Тырка, д. Чинонга. Из двухсот шестидесяти населенных пунктов для 13 — где компактно проживают малочисленные народы, воздушное сообщение является единственным. Это с. Большой Патом, п. Перевоз, с. Верхнемартыново, с. Бур, с. Ербогачен, с. Ерема, с. Ика, с. Хамакар, с. Наканно, с. Непа, с. Преображенка, с. Токма, с. Верхняя Гутата, д. Нерха, с. Алыгджер.

Анализ правовых и транспортных оснований для определения районов северного завоза был проведен Всероссийским научно-координационным центром (ВНКЦ) «Север» в 1998 г. во исполнение Постановления Правительства РФ № 1664 от 31 декабря 1997 г., в котором была поставлена задача уточнения перечня районов Севера с ограниченными сроками завоза продукции. С 1993 г. и по настоящее время районы, которым Федерация обязуется оказывать финансовую поддержку в завозе продукции, определяются перечнями, утверждаемыми постановлениями Правительства. Официальная мотивировка включения района в перечень — «ограниченные сроки навигации», «ограниченные сроки завоза продукции». Даже

⁵⁰ Гордина Ю.В. Региональные аспекты государственного регулирования транспортной деятельности. Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук

приблизительный анализ перечня, утвержденного постановлением № 267 в 1992 г., обнаруживает районы, имеющие надежную круглогодичную связь с магистральной сетью страны. Например, Шенкурский район Архангельской области, Красноармейский район в Приморье, Гайнский и Кочевский районы в Коми-Пермяцком АО и другие, в которых и районный центр, и все населенные пункты связаны наземной транспортной сетью. Более детальный анализ показывает, что зачастую отход от формально объявленного критерия (сроки навигации) вызван вполне серьезными причинами – повышенными транспортными затратами, ненадежностью работы имеющейся транспортной сети, депрессивным состоянием экономики района. В связи с этим постановка задачи «определение перечня районов с ограниченными сроками навигации» некорректна: государство должно помогать и реально помогает не только районам с ограниченными сроками навигации, в то же время не все районы с ограниченными сроками навигации включаются в перечень имеющих право на федеральную поддержку.

С учетом сказанного проблему отбора районов, нуждающихся в государственной поддержке, следует рассматривать как проблему организации отношений между Федерацией, субъектами федерации и административными районами на их территории при решении имеющей государственное значение проблемы обеспечения условий жизнедеятельности в районах с ограниченной транспортной доступностью.

Правовые основания для включения в перечень Правовые основания для составления перечня районов, нуждающихся в федеральной финансовой поддержке по условиям завоза продукции, складываются из конституционных обязательств Федерации по сохранению целостности территории государства, обеспечению единого экономического пространства, социальных обязательств перед населением страны. Задача обеспечения целостности территории предполагает обязательства Федерации по поддержанию деятельности учреждений федерального подчинения на всей территории, выполняющих эти функции: пограничная служба, организации Минобороны, организации Гидромета, некоторые транспортные предприятия. Нормальное снабжение этих предприятий входит в обязанности федерального уровня власти.

При развитой транспортной сети снабжение предприятий социальной сферы и сферы государственного управления на региональном уровне входит в обязанности региональных администраций, но в случае северных регионов нормальная транспортная сеть отсутствует, региональные транспортные системы изолированы от федеральных, иногда и районные системы не связаны между собой и с центрами регионов. В таких случаях Федерация должна компенсировать отсутствие постоянно действующей транспортной сети федерального уровня временными мерами поддержки.

На первом этапе анализа ситуации были изучены районы, перечень которых дан в приложении к Постановлению Правительства России № 502 от 1996 г. Для ответа на вопрос о способах доставки грузов в каждый из этих районов был установлен перечень пунктов на сети железных дорог, ближайших к районам завоза. В ходе анализа был получен список из 153 районов завоза. Позднее список был скорректирован за счет анализа предшествующих постановлений (Постановление № 267 с последующими изменениями) и стал включать 211 районов.

В результате анализа транспортного положения районов стала очевидной принципиальная разница между районами завоза продукции, расположенными в основном на Крайнем Севере, и районами, расположенными в более южных «приравненных местностях». Для районов первой группы характерно обязательное участие федерального транспорта в реализации межрегиональных перевозок, например, из Приморья в Магаданскую область или из Приморья в арктические улусы Якутии. В районах второй группы перевозка между регионами если и существует, то не является «северным завозом», а обычной перевозкой, не подверженной сезонным влияниям. Таковы перевозки в Туву, в Томскую область, в Архангельскую область и многие другие. В них администрация способна самостоятельно, без поддержки Федерального Центра завозить продукцию на региональные базы снабжения.

Объединение в одном перечне районов с принципиально разным транспортным положением, из которого следуют и разные роли федеральной и региональной властей, отрицательно сказывается на положении действительно северных районов. Участие Федерации в поддержке завоза в районы, не связанные с круглогодичной транспортной сетью, в правовом отношении обосновано ответственностью федерального правительства за обеспечение межрегиональных транспортных связей. В силу этого ответственность должна быть распространена на все виды продукции без ограничений и на все виды межрегиональных сообщений, то есть не только на завоз, но и вывоз. Чрезмерное увеличение списка нуждающихся в поддержке районов с признанием равенства их прав на поддержку заставляет правительство ограничивать уровень поддержки всех районов одновременно, хотя в законе о государственном регулировании правильно записана идея о необходимости создания условий для экономического развития районов Севера, что требует общего улучшения надежности и экономичности транспортных связей, а не только аварийной поддержки населения. В связи с этим представляется необходимым учитывать критерий уровня государственной власти, ответственной за транспортное положение района, при отнесении его в перечень нуждающихся в поддержке. Введение дополнительного критерия ведет к удвоению числа списков районов – не-

обходимо составить перечень районов «северного завоза» и перечень районов «регионального завоза». Это означает список районов с преобладанием федеральной поддержки (северный завоз) и с преобладанием региональной поддержки (региональный завоз).

Однако для некоторых районов указанный критерий не является достаточным, поскольку завоз осуществляется в них хотя и с территории других регионов, но, по существу, из смежных районов. Такое положение имеется в связях Якутии и Иркутской области, в Архангельской области, Карелии. Чтобы получить полную картину транспортных связей районов программным путем был проведен анализ всех транспортных маршрутов по двум критериям:

- начало и конец маршрута находятся в разных субъектах федерации;
- маршрут включает перевозку водным путем либо автомобильную дорогу, протяженностью более 500 км.

Если маршрут удовлетворяет обоим критериям, он включается в группу федеральных маршрутов. Один и тот же район может иметь маршруты снабжения и федерального, и регионального типа. Формально в перечень районов «северного завоза» были включены районы, не имеющие ни одного регионального маршрута.

Имеются основания применить различные подходы к организации поддержки районов северного завоза и регионального завоза. В случае северного завоза Федерация, принимая участие в финансировании труднодоступных районов, компенсирует им отсутствие нормальных транспортных связей с остальной территорией страны. Эту помощь по своей экономической природе можно рассматривать как перераспределение транспортной ренты между регионами страны, так как на субсидирование регионов, находящихся в неблагоприятных транспортных условиях, используются средства, собранные с более благополучных в транспортно-географическом положении регионов.

Проблемы регионального завоза регионы в принципе должны решать самостоятельно. Необходимость федерального участия определяется относительной слабостью региональных бюджетов тех регионов, где транспортная проблема особенно масштабна. Такая ситуация характерна для Сахалина, где на обеспечение завоза требуются средства, сопоставимые с величиной всего областного бюджета. Для отношений с такими регионами более естественна форма целевых государственных программ.

За основу описания транспортного положения взяты списки возможных маршрутов доставки грузов в районы завоза от ближайших станций железных дорог. Важнейшие характеристики маршрутов – продолжительность их действия в сутках и общая протяженность. Продолжительность действия маршрута определяется по ограничивающему звену, то есть по участку

маршрута с наименьшей продолжительностью навигационного периода. Выбрать какой либо определенный маршрут не всегда возможно, так как его эффективность связана с родом завозимой продукции. Для целей анализа в перечень включены все возможные варианты доставки груза.

Из-за наличия ситуаций, когда одновременно могут быть использованы пути доставки грузов сезонные и круглогодичные, критерий оценки транспортной доступности пунктов изменяется. При наличии хотя бы одного варианта маршрута с возможностью круглогодичной доставки грузов принимается решение считать связь данного пункта с сетью страны круглогодичной. Смысл этого вывода в том, что для таких пунктов не требуется создание сезонных запасов по наиболее дорогим видам продукции.

Формализованное описание транспортного положения районов включает характеристики:

- наличие круглогодичной связи центра района завоза с центром субъекта федерации или напрямую с магистральной сетью страны;
- наличие круглогодичной связи центра района завоза с центром субъекта федерации и со всеми населенными пунктами района;
- необходимость создания сезонных запасов в населенных пунктах;
- высокая стоимость транспортировки грузов в пределах района.

Характеристики даются на основе анализа маршрутов доставки грузов. Отдельно учитывается наличие круглогодичной связи с магистральной сетью дорог столицы субъекта федерации.

Формально по этим признакам можно распределить районы на три группы:

1. Регион в целом не имеет круглогодичной связи и это определяет положение входящих в него районов. Это недостаток развития межрегиональных транспортных связей и из него следует ответственность Федерации в целом за поддержку субъекта федерации. Входящие в регион районы также не связаны с магистральной сетью дорог. Эта группа районов, безусловно, нуждается в федеральной поддержке завоза продукции. В Иркутской области это Катангский, Мамско-Чуйский и Киренский районы.

2. Центры районов имеют круглогодичную связь с магистральной сетью дорог либо через центр субъекта федерации, либо независимо от него. В то же время в районе отсутствует круглогодичная связь со всеми населенными пунктами на его территории. Проблема завоза есть, но это не проблема федерального уровня, она в нормальных условиях должна решаться силами районов с помощью субъекта федерации. В Иркутской области это Бодайбинский, Чунский, Усть-Кутский, Усть-Илимский, Нижнеилимский, Казачинско-Ленский районы.

3. Все населенные пункты района имеют круглогодичную транспортную доступность, так как они связаны с центром района, а центр, в свою очередь, связан с магистральной сетью непосредственно или через центр субъекта федерации. Районы этого типа по транспортным признакам не являются районами с ограниченными сроками завоза продукции. Следовательно, их транспортные проблемы не требуют вмешательства Федерации. В Иркутской области — город Бодайбо, Балаганский, Братский, Жигаловский, Тайшетский районы.

Основанием для анализа транспортного положения субъектов федерации и административных районов служили официальные картографические материалы и ведомственные данные о сроках навигации по отдельным рекам, морским и речным портам. Для районной транспортной сети была взята за основу электронная карта России.

Проведенный пересмотр перечней районов завоза продукции может рассматриваться как составная часть реформирования всей системы поддержки труднодоступных районов Севера России. Формальное описание маршрутов завоза с выделением звеньев трех уровней: федерального, регионального и местного, позволяет на плановой основе определить финансовые обязательства уровней государственной власти. (См. Прил.3)

Формирование двух перечней районов — регионального и межрегионального (северного) завоза — позволяет дифференцированно подойти к содержанию государственных обязательств и формам их реализации. Для районов регионального завоза должен применяться программный подход, предполагающий учет специфики каждого района и ведущую роль региона. Для районов межрегионального (северного) завоза целесообразна организация финансовой поддержки на постоянной основе и из расчета на обеспечение транспортных связей в полном объеме, без ограничений по номенклатуре продукции.

В обоих случаях получателем бюджетных средств должен быть сам район. Юридически выделяемые району средства необходимо рассматривать как собственность граждан, проживающих в районе. Они сами должны выбирать стратегию их использования:

- дотировать цены на товары и услуги;
- развивать местное производство;
- развивать транспортную инфраструктуру.

В любом случае следует уходить от практики дотирования транспортных расходов ввиду ее антирыночного характера. Дотирование транспортных расходов по завозу продукции вносит искажение в структуру цен в районах Севера, препятствует освоению местных источников энергии и продовольствия.

Финансовая поддержка на стабильной нормативной основе резко повышает ценность выделяемых сумм, так как создает возможность их капитализации и использования для инвестирования в транспортное строительство или в развитие местного производства энергии и продуктов.

Условия реформирования системы поддержки труднодоступных районов должны быть зафиксированы в федеральном законе о завозе продукции в районы Севера.

Все субъекты Федерации разделились на регионы-реципиенты и регионы-доноры, что объяснялось необходимостью более или менее выровнять уровни развития территорий. *Регионы-реципиенты* (или «дотационные») не в состоянии полностью прокормить своих бюджетников и получают из столицы трансферты — безвозмездные дотации (в середине 1998 г. трансферты покрывали от 2 до 15% дефицита региональных бюджетов, а по некоторым территориям, особенно округам, — до 50%. Одновременно они переводят в центр положенные по нормативам налоговые доходы. Происходит встречное движение денег. При взаимном расчете оказывается, что многие из них получают существенно больше, чем отдают. В 1994 г., по официальным данным, было 64 региона-реципиента федеральной помощи, в 1995 г. — 78, в 1997 г. — 81. *Регионы-доноры* платят налоги, удовлетворяют собственные потребности и делятся с другими регионами частью своих доходов.

Правда, регионы-доноры и регионы-реципиенты порой трудно различимы. Следует осторожно относиться к высказываниям, будто десяток субъектов Федерации «кормит» все остальные. При учете всех финансовых потоков из федерального бюджета в региональные и обратно вполне может оказаться, что федеральная помощь меньше, чем средства, направляемые данным регионом в центр, и наоборот.

Несправедливость существующего порядка перераспределения стала очевидной. Если раньше цены на товары, уровни заработной платы и другие параметры назначались централизованно и произвольно, то теперь они во многом диктуются законами рынка, спросом и предложением. Поэтому нужно с поправкой относиться и к статистическим данным, по которым разрыв в уровне СЭР регионов в расчете на душу населения по отдельным показателям варьируется от 10 до 100 раз. Так, уровни среднедушевого бюджетного обеспечения по регионам различаются в 10 раз, по денежным доходам на душу населения — в 15 раз, по прожиточному минимуму — в 6 раз, по регистрируемой безработице — в 16 раз.

Помощь, которую регионы требуют от федерального правительства, значительно превосходят его возможности. В этом важная проблема бюджетного федерализма. Она осложняется множественностью денежных по-

токов, идущих в обоих направлениях (дотации, субвенции, взаимные расчеты, инвестиционные и кредитные программы).

Таким образом, получается, что Катангский, Мамско-Чуйский и Киренский районы Иркутской области нуждаются в госзаказе, а Бодайбинский, Чунский, Усть-Кутский, Усть-Илимский, Нижне-Илимский, Казачинско-Ленский районы – в региональном завозе. По нашему мнению — это условная классификация. Нами предлагается классифицировать районы Иркутской области по степени дотируемости, по доступности, а также по виду финансовой поддержки. Информационные данные о районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях в Иркутской области представлены в таблице 64.

Крайний Север и приравненные к нему местности Иркутской области – это районы и города, где суровые климатические условия, высокие затраты на производство продукции и жизнеобеспечения населения. Сюда включается 13 административно-территориальных образований. Статус района Крайнего Севера в Иркутской области имеет Катангский район, остальные административно-территориальные образования приравнены к местностям Крайнего Севера.

Таблица 63

Сведения о территории Крайнего Севера и приравненных к ней местностей по Иркутской области

Территория (север области)	Условия проживания	Условия завоза грузов
1	2	3
<i>города</i>		
Бодайбо	Приравненные	Ограниченные сроки
Братск	Приравненные	Круглогодично
Усть-Илимск	Приравненные	Круглогодично
Усть-Кут		Круглогодично
<i>районы</i>		
Бодайбинский	Приравненные	Ограниченные сроки
Братский	Приравненные	Круглогодично
Казачинско-Ленский	Приравненные	Круглогодично
Катангский	Крайний Север	Ограниченные сроки
Киренский	Приравненные	Ограниченные сроки
Мамско-Чуйский	Приравненные	Ограниченные сроки
Нижне-Илимский	Приравненные	Круглогодично
Усть-Илимский	Приравненные	Круглогодично
Усть-Кутский	Приравненные	Круглогодично

В четырех административно-территориальных образованиях экстремально-дискомфортные условия проживания: Бодайбо, Бодайбинский, Катангский и Мамско-Чуйский районы. Завоз в районы осуществляется круглогодично, кроме: Бодайбо, Бодайбинского, Катангского, Киренского и Мамско-Чуйского районов.

Проведем анализ показателей по поставке товаров и продуктов для нужд населения в районы с ограниченными сроками завоза. Финансирование завоза осуществляется как за счет государственных средств, так и из собственных источников финансирования.

Государственное финансирование завоза снизилось в среднем на 52%, а финансирование за счет собственных средств увеличилось в среднем на 35%.

В целом по завозу продуктов и товаров в районы Крайнего Севера и приравненные к нему местности финансируются за счет собственных средств или кредитов, получаемых на стороне.

На основании проведенного анализа, представляется необходимым определить комплекс мер, которые бы способствовали эффективному обеспечению северного завоза.

По нашему мнению, перечень мер, отвечающих данному критерию достаточно обширен, поэтому предлагается выделить некоторые из них:

1. Товары на Север можно отпускать не только взаимозачетами, и не только через райпотребсоюзы или новые коммерческие структуры, а с помощью облпотребсоюза. Хотя в областной администрации есть денежные средства для финансирования северного завоза, облпотребсоюзу ни льготных денежных кредитов, ни товарных для поставки продуктов на Север не дают. Причины этого кроются в администрации и в областном центре и на местах.

2. Предоставление льгот по налогообложению, обеспечение должной финансовой поддержки предприятий, осуществляющих завоз на Север, а именно конкретно взятым предприятиям транспорта.

3. Изменение политики местных администраций в области финансовой поддержки предприятий осуществляющих северный завоз.

4. Обеспечение северных районов надлежащей связью, необходимость произвести ремонт транспортной сети районов.

5. Необходимость наладить производство в северных районах, обеспечение населения «живыми» деньгами.

Для районов крайнего севера и приравненных к нему местностям необходимо применять льготное налогообложение а также активно использовать дотации.

По определению Райзберга Б.А.: «Дотация – форма регулирования доходов и расходов, когда плановые затраты предприятия и организации превышают полученные доходы.

Субсидия – пособие, преимущественно в денежной форме, которое государство за счет государственного бюджета предоставляет местным органам власти, юридическим и физическим лицам или другим государствам».

Во времена существования СССР, в условиях жесткого планирования, доступность услуг по доставке грузов зачастую обеспечивалась дотациями и субсидиями, а также перераспределением фактических транспортных затрат посредством установления фиксированных тарифов.

Сегодня в большинстве случаев эту проблему пытаются решить путем искусственного занижения стоимости перевозки: ограничением применяемых тарифов, введением различных льгот и т.п.

И снова одна из главных проблем – проблема дотаций и субсидий.

В настоящее время государственная поддержка по отрасли «Транспорт» оказывается только для решения неотложных задач, связанных в основном с обеспечением безопасности транспортного процесса, а также для решения отдельных транспортных проблем. Федеральную государственную поддержку практически не получает транспорт, входящий в муниципальную собственность, и предприятия, работающие на самостоятельно формируемых или «свободных» тарифах. Средства для воспроизводства основных фондов первой группы предприятий формируются за счет бюджетов субъектов Федерации и местных бюджетов, а при их недостатке – за счет субвенций, выделяемых субъектам Федерации на эти цели из федерального бюджета. Средства для второй группы предприятий должны формироваться за счет тарифов на предоставляемые услуги, т.е. за счет амортизационных отчислений и прибыли.

Несмотря на ситуацию, сложившуюся к настоящему времени в области государственного регулирования на транспорте, государство обязано предоставлять субсидии и дотации транспортной отрасли, так как транспорт – жизненно важная отрасль хозяйства, обеспечивающая экономическую безопасность и целостность государства и регионов. Особенно это касается районов крайнего севера и приравненных к ним местностям. Имеет смысл определить количество районов Иркутской области, нуждающихся в государственной поддержке, на основании расходной и доходной части бюджета. Помимо перечисленных выше районов, которые по своей территориальной специфике нуждаются в региональной поддержке существует ряд районов, которые можно отнести к категории регион-реципиент. Однако наибольший объем поступлений в консолидированной бюджет области в течение четырех лет обеспечивали и продолжают обеспечивать города Иркутск, Братск и Ангарск.

Нами предлагается классифицировать районы Иркутской области, по тем или иным признакам, относящимся к территории Крайнего севера, а именно по признаку выделения дотаций для покрытия транспортного фактора (необходимости дотирования транспортной составляющей в конечной цене социально-значимых продуктов, входящих в потребительскую корзину). Нет необходимости дотировать транспортные перевозки только в г. Братск, так как он является «донором»; на 50% планируется дотирование г. Бодайбо и Братского района; остальные районы севера Иркутской области нуждаются в дотации, так как они относятся к «реципиентам».

Новая экономическая и геополитическая ситуация и сохраняющаяся неустойчивость работы транспорта требует определения путей его дальнейшего развития и взаимодействия с другими отраслями народного хозяйства и социальной сферой, согласования с этой целью действий в области транспорта всех федеральный и территориальных органов государственной власти, местного самоуправления, предприятий, коммерческих и других структур.

Учитывая особую роль транспорта в экономике региона необходим новый подход к распределению дотаций.

Нами предлагается выделить дотационных сумм на топливо транспортным предприятиям, осуществляющим завоз в районы Крайнего Севера и приравненных к ним местностям. Круг таких предприятий должен быть ограничен, а условия отбора конкурсными. Учитывая, что затраты на топливо в общих транспортных затратах занимают 30%, данная сумма существенно влияет на конечную цену товара.

Для эффективного функционирования и развития экономики важно не только освоение перевозок всех предъявляемых грузов, но и качественные показатели выполняемых перевозок. Своевременность вывоза и доставки продукции, обеспечивающая ритмичность работы предприятий, сроки нахождения продукции в пути, влияющие на величину оборотных средств в народном хозяйстве, и стоимость перевозок, ограничивающая зону сбыта продукции, имеют большое экономическое значение. Указанные показатели перевозок грузов приобретают особенно большое значение в связи с переходом к рыночной экономике.

Расширение возможностей транспорта и удешевление перевозок как бы сближают удаленные друг от друга районы и пункты, способствуют рациональной территориальной организации хозяйства и развитию производства, освоению отдаленных территорий, углублению и расширению товарного обмена как внутри страны, так и с зарубежными странами. Все это дает большой эффект в производственной сфере, а именно повышает жизненный уровень населения.

В сложных условиях осуществления экономических реформ транспорт доказал свою работоспособность, удовлетворяет потребности предприятий и населения в перевозках, обеспечивает доступ к сырьевым ресурсам. Но в то же время состояние транспорта как отрасли, обеспечивающей всю жизнедеятельность страны, ее экономическую целостность и безопасность, и сложившиеся тенденции его развития не отвечают требованиям рыночной экономики и задачам повышения социальной направленности развития общества.

В настоящее время снизились темпы строительства и реконструкции транспортных объектов и обновления парков подвижного состава. В результате ухудшились многие показатели работы транспорта. Возрос удельный расход топлива и энергии на перевозки. Качество перевозок остается низким. Снизилась безопасность движения. Особую тревогу вызывают аварии при перевозке опасных грузов. Значительное количество транспортных средств с опасными грузами постоянно находятся в непосредственной близости от промышленных объектов и жилых построек, городского населения и пассажирского транспорта, что создает постоянную угрозу возникновения чрезвычайных ситуаций с тяжелыми последствиями.

Для улучшения сложившегося неблагоприятного положения необходима разработка государственной транспортной политики, содержащей принципиальные установки по всем основным вопросам развития транспорта и осуществления транспортной деятельности.

Рассмотрим транспортную политику в Иркутской области.

Для полного удовлетворения платежеспособного спроса на перевозки грузов, улучшения обслуживания предприятий и населения, а также для повышения эксплуатационных, экономических и экологических показателей работы автомобильного транспорта в современных условиях по нашему мнению требуется:

- дальнейшее развитие и совершенствование транспортной системы, снимающие ограничения в развитии и функционировании производства и социальной сферы;
- осуществление на транспорте экономических и организационных преобразований;
- разработка законодательно-правовой и нормативной базы по транспорту, отражающей общественные интересы.

На автомобильном транспорте, чтобы приблизить уровень его работы к международным стандартам, требуется, как уже говорилось выше, обновление парка грузовых автомобилей, развитие сервисных услуг.

На основании вышесказанного можно сделать вывод: в реализации указанного комплекса мер, решающая роль принадлежит государству. Государство посредством структурно-инвестиционной политики должно соз-

дать благоприятные условия для развития и совершенствования транспорта, обеспечить целесообразную приоритетность и этапность развития транспорта, а также сбалансировать с потребностями народнохозяйственного комплекса и населения.

На основании проведенного анализа нами было выявлено, что из-за важной роли транспорта в обеспечении жизни страны необходимо сохранить и усилить государственную поддержку развития и работы транспорта в виде прямого бюджетного финансирования наиболее важных, прежде всего, социально-значимых, программ, в виде налоговых льгот, дотаций, субсидий и в других формах. Государственная поддержка необходима также для предотвращения банкротства транспортных предприятий – естественных монополистов.

Как следствие, потребность в государственной поддержке транспортной деятельности вызывается не только неудовлетворительным транспортным положением транспортных предприятий, но и задачами обеспечения важных общегосударственных интересов и социальной защиты населения, при решении которых транспорт не сможет возместить через тарифы, требующиеся для этого дополнительные затраты.

Также нами было выявлено, что:

- Пространственно-сетевой характер и территориальные особенности транспортной инфраструктуры, а также различия в уровнях развития регионов и их роли в народнохозяйственном комплексе приводят к необходимости выделения в транспортной политике государства регионального разреза, предусматривающего различные подходы в ее направлениях и осуществление в зависимости от специфики регионов;
- Особенную актуальность представляют вопросы улучшения транспортного обслуживания северных регионов;
- Подготовка транспорта к работе в чрезвычайных ситуациях, требующей заблаговременного создания соответствующих резервов;
- Для районов Севера необходима государственная поддержка предприятий транспорта, осуществляющих перевозки для этих регионов. (Как уже рассматривалось ранее, некоторые районы Иркутской области нуждаются в северном завозе);
- Для финансирования проектов транспортного строительства в регионе необходимо усилия транспортных органов на федеральном и региональном уровнях направить на создание региональных фондов развития транспорта, формируемых из поступлений региональных и местных налогов, сборов, государственных субсидий, акционерного капитала, займов, средств зарубежных инвесторов.

2.6. Анализ организации финансирования завоза грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности⁵¹

Арктическая транспортная система обслуживает несколько промышленных зон, связанных с добычей цветных, редкоземельных металлов, ценных минералов и углеводородов. На арктические районы приходится 11% национального дохода России при доле населения, равной 1%, экспортный вклад ее составляет 22% от общероссийского. Морским транспортом обеспечиваются перевозки в интересах развития данных промышленных зон и доставка грузов почти в сто пунктов, расположенных на арктическом побережье и арктических островах. Речной транспорт играет основную роль в обеспечении Республики Саха (Якутия), Эвенкийского, Ханты-Мансийского, Ямало-Ненецкого автономных округов, районов Хабаровского и Красноярского краев. Республики Коми, Архангельской, Пермской и Томской областей.

До 1990 г. система завоза грузов на Крайний Север интенсивно развивалась и объемы перевозок достигли 64,6 млн. т, из них морским транспортом 15,6 млн. т, речным — 49,0 млн. т. В процессе трансформации административно-командной системы управления экономикой в рыночную произошло снижение объемов потребляемых ресурсов на Крайнем Севере. Так, в 1996 г. было завезено на Крайний Север речным транспортом 14,5 млн. т, морским транспортом 3,4 млн. т грузов, объемы предъявленных к перевозке грузов снизились более чем 3,6 раза. Такое масштабное снижение объемов перевозок вызвало кризис всей транспортной системы по доставке грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности. Этот кризис в той или иной степени коснулся 13 пароходств и 41 порта речного флота, 6 пароходств и около 20 портов морского флота. В настоящее время транспортная система используется менее чем на 50 % ее пропускной способности. Ежегодно все предъявляемые к перевозке грузы доставляются потребителям, но среди проблем организации северного завоза на первое место вышла проблема его финансирования. Проблема эта сложная, многоплановая. В данном пункте затрагиваются лишь те ее аспекты, которые касаются вопросов финансирования перевозок грузов морским и речным транспортом.

Необходимо отметить, что ряд речных пароходств (Енисейское, Верхне-Ленское, Западно-Сибирское и др.) выполняет в основном работу по северному завозу, а также работу по завозу грузов на быстромелеющие реки, что составляет в их эксплуатационной деятельности от 60 до 80%. Это оз-

⁵¹ Транспортные рынки. Организация финансирования завоза грузов в районы крайнего севера и приравненные к ним местности. С.Ю. Кочетков, заместитель начальника финансово-кредитного управления Минтранса России. БТИ. 1997. №10 (28).

начает, что коммерческие условия, организация финансирования северного завоза оказывают определяющее воздействие на все итоги их хозяйственной деятельности. В данной ситуации возникает двусторонняя монополизация рынка. С одной стороны, монополистом является перевозчик и может применять тарифные условия и условия расчетов выгодные ему, с другой — отсутствие иной загрузки флота, огромные не используемые мощности по флоту и портам, а также короткие сроки навигации вынуждают перевозчика принимать грузы к перевозке без предоплаты, без гарантий оплаты, причем данная практика поддерживается государством, заинтересованным в первую очередь в том, чтобы грузы для жизнеобеспечения жителей северных регионов были доставлены.

Так и складывается монополизм хозяйствующих субъектов районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей, поддерживаемый администрациями субъектов РФ. Средства, которые у них имеются, они предпочитают тратить на закупку грузов, а оплата доставки рассматривается ими в общем ряду ежедневных социальных проблем, перманентно возникающих в условиях бюджетного кризиса как территориального, так и федерального.

Анализ документов, относящихся к организации завоза грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности с 1992г. по настоящее время, показывает, что в 1992 г. при высокой инфляции для государственной поддержки северного завоза был выбран механизм льготного банковского кредитования предприятий, осуществляющих поставку грузов, или получателей грузов. В зависимости от базиса поставки разрыв в банковской ставке затем возмещался банковским учреждениям из федерального и территориальных бюджетов, а также получателям грузов возмещалось до 50% транспортных расходов по доставке. Кредитные вложения ЦБ в обеспечение досрочного завоза в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности составили в 1992 г. 270 млрд. руб., а в 1993г. — более 2030 млрд. руб. Дотационные выплаты из бюджета составили в 1993 г. около 1 трлн. рублей (суммы средств здесь и далее приводятся в ценах соответствующего года).

Постановлением правительства РФ от 06.03.1993 г. № 207 был утвержден Порядок организации поставки и перевозки продукции для обеспечения народного хозяйства и населения районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей. Обеспечение государственных закупок продукции (товаров) возлагалось на определенных правительством поставщиков. Рекомендации Банку России о распределении кредитных ресурсов выдавал Роскомсевер. Контроль за целевым использованием и возвратом льготного кредита был возложен на Роскомсевер, Минфин и главные управления Банка России по территориям. Ответственным за перевозку грузов в ука-

занные районы морскими и речными судами был Минтранс. Данные меры должны были привести к своевременной оплате транспортных услуг, создать условия для подготовки транспортной инфраструктуры морского и речного флота к следующей навигации, но этого не произошло. На 01.01.1994 г. задолженность клиентуры северных регионов предприятиям морского транспорта составила около 51 млрд. руб., речного транспорта около 30 млрд. руб., морским портам более 50 млрд.руб., речным портам более 40 млрд. руб.

Отсутствие оборотных средств, сложившееся из-за задержек расчетов, превышение расходов над доходами от прочих видов деятельности у предприятий речного транспорта в межнавигационный период поставило их в сложнейшее финансовое положение. Определенное положительное влияние на подготовку к навигации оказала традиционная адресная государственная поддержка речному транспорту — бюджетная ссуда под межнавигационный разрыв в размере 33 млрд. руб. Следует отметить, что задолженность клиентов более чем в 2 раза превышала размер ссуды, а сроки ее выделения (в марте вместо января) не позволили эффективно использовать ее для ремонта флота и плановой подготовки к навигации. В основном ссуда была направлена на расчеты по кредитам коммерческих банков и оплату уже произведенных работ. Но вместе с тем это была серьезная финансовая поддержка речного транспорта. Подводя итоги двухлетней практики льготного кредитования северного завоза и 50-процентной компенсации транспортных затрат получателям продукции, Минфин России отметил нарастание требований о выделении новых кредитов без возврата старых, нецелевое их использование, более быстрый рост цен в северных регионах. Был сделан вывод, что действующий порядок предоставления предприятиям северных регионов крупных финансовых и кредитных ресурсов не обеспечивает выполнения задач по досрочному завозу грузов в районы Крайнего Севера из-за нерационального использования выделенных средств, ускоряет темпы инфляции.

Правительство постановлением № 202 от 15.03.1994г. изменило механизм государственной финансовой поддержки завоза продукции в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности. С начала 1994 г. она осуществлялась через федеральный и региональные фонды. Министерству финансов было поручено выделить в федеральном бюджете на эти цели 7,3 трлн. руб. Предусматривалось внести предложения по использованию векселей и определить перечень банков-агентов Правительства по этим вопросам.

Постановлением Правительства № 385 от 23.04.1994 г. было утверждено Положение о федеральном фонде государственной поддержки завоза продукции в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности.

С учетом изменений, внесенных постановлением Правительства № 552 от 25. 05.1994 г., распределение средств фонда было возложено на рабочую группу, созданную распоряжением Правительства от 06.05.1994г. № 645-р.

Фактически данными постановлениями был заложен новый механизм государственной поддержки завоза, значительно повышающий ответственность субъектов РФ за снабжение населения и поддержание функционирования экономики регионов. Однако несвоевременное выделение средств, факты нецелевого их использования, иждивенческая позиция по отношению к транспорту привели к чрезвычайным мерам по организации завоза.

Правительство постановлением от 30. 07. 1994 г. ввело с 01.08.1994 г. особый (чрезвычайный) порядок завоза продукции (товаров) в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности. Данным постановлением была предусмотрена перевозка продукции (товаров) без предварительной оплаты под гарантии органов исполнительной власти субъектов Федерации, расположенных в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях и Министерства финансов России. Этот порядок завоза не привел к улучшению расчетов с предприятиями морского и речного транспорта за выполненные перевозки. На 01.01.1995 г. грузополучатели задолжали 120,3 млрд. руб. предприятиям морского и 234, 7 млрд. руб. речного транспорта.

В федеральном законе «О федеральном бюджете на 1995 год» государственная финансовая поддержка завоза продукции в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности была определена в размере 4 380 200 млн. руб. Эти средства предоставлялись на срок не более 18 месяцев с уплатой процентов за пользование предоставленными средствами в размере 1/3 действующей учетной ставки Центробанка.

В феврале 1995 г. был утвержден Порядок формирования и использования федерального фонда государственной финансовой поддержки завоза продукции в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности. Средства федерального фонда предоставлялись органам исполнительной власти субъектов Федерации, предприятиям и организациям, производящим закупку и завоз продукции в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности, в порядке централизованных поставок на условиях возвратности и платности для финансирования завоза в районы, в первую очередь, с ограниченными сроками навигации. Средства предоставлялись под гарантии коммерческих банков, под залог имущества в порядке, установленном действующим законодательством.

Возврат средств должен был осуществляться ежемесячно до 25 числа равными долями от суммы полученных средств не позднее, чем через шесть месяцев с момента зачисления средств федерального фонда на счет

получателя; уплата процентов производится из расчета процентной ставки равной $1/3$ действующей учетной ставки Центробанка, начиная с четвертого месяца пользования средствами; средства федерального фонда могли предоставляться в виде казначейских обязательств.

Включение в перечень получателей средств федерального фонда Минтранса предприятий морского и речного транспорта, осуществляющих перевозки на Север, позволило бы значительно оздоровить финансовое состояние предприятий и в последующем избежать «чрезвычайщины».

Комиссия Правительства РФ по обеспечению завоза товаров в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности неоднократно рассматривала вопросы погашения задолженности транспортным организациям за работы, выполненные в 1993-1994 гг. Клиенты обязывались производить предварительную оплату фрахта и услуг портов в 1995 г. Минфину России указывалось на необходимость своевременного выделения предусмотренных бюджетом средств.

В марте 1995 г. предприятиям речного транспорта, своевременно и в полном объеме вернувшим в федеральный бюджет ссуду под межнавигационный разрыв прошлого года, была выделена ссуда на тех же условиях в объеме 90 млрд. руб., что позволило им, практически полностью лишенным оборотных средств, подготовиться к навигации 1995 г. В апреле ГП «Моринрасчет» были выделены 9 млрд. руб. как целевой льготный кредит для фрахтования иностранных танкеров усиленного ледового класса под перевозку нефтепродуктов в Арктику.

В постановлении Правительства РФ от 25.10.1995 г. № 1048 «О мерах по ускорению завоза нефти, нефтепродуктов и топлива в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности в IV квартале 1995 г.» определено: «Согласиться с предложением об использовании опережающего целевого кредитования, в том числе вексельного, коммерческими банками и органами исполнительной власти субъектов РФ досрочного завоза нефти, нефтепродуктов и топлива в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности под поручительство Минфина РФ. Разрешить Министерству финансов предоставлять налоговые освобождения транспортным предприятиям, осуществляющим поставки и перевозки нефти, нефтепродуктов и топлива в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности, в счет остатка средств, предусмотренных для выделения органам исполнительной власти субъектов РФ в 1995 году из федерального фонда государственной финансовой поддержки завоза продукции...». На 01.01.1996 г. задолженность клиентуры составила 758,9 млрд. руб. (речникам — 535,9 млрд. руб., морякам — 223,0 млрд. руб.).

В федеральном бюджете на 1996 г. была предусмотрена государственная поддержка завоза продукции (товаров) в районы Крайнего Севера и

приравненные к ним местности с ограниченными сроками навигации в размере 4500 млрд. руб. (с изменениями).

В апреле 1996 г. был утвержден новый порядок финансирования из федерального бюджета расходов, связанных с доставкой грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности с ограниченными сроками навигации. По этому порядку государственная поддержка завоза осуществлялась посредством возмещения организациям-получателям продукции (товаров), находящимся в этих районах, части расходов, связанных с доставкой (часть транспортного тарифа). Средства перечислялись организациям для возмещения фактически произведенных расходов ежемесячно, процент и сумма возмещения расходов определялись по каждой организации.

В целях авансирования организаций для покрытия части транспортных расходов органы исполнительной власти субъектов РФ по согласованию с Минфином России и Госкомсевером России в пределах годовых сумм финансирования, определенных Комиссией для субъекта РФ, могли привлекать кредиты коммерческих банков под поручительство Минфина России в установленном порядке.

Напряженная ситуация с восполнением доходной части федерального бюджета отрицательно сказалась на его расходах — снизилась возможность финансирования отраслей экономики в запланированных объемах. Так в 1996 г., содержание речного путевого хозяйства было профинансировано на 57,3% от запланированных в бюджете средств; дотация на содержание ледокольного флота была выполнена на 67,6% от плана; на содержание гидрографического предприятия — 45,3% плановой суммы. Межнавигационная ссуда предприятиям речного транспорта была выдана Казначейскими налоговыми освобождениями в размере 46,4 млрд. руб., что составляло 29% от плана, а от этих служб напрямую зависят безопасность и эффективность перевозочного процесса.

Неоднократно вопросы финансирования северного завоза становились предметом рассмотрения на заседаниях Правительства и совещаниях правительственных комиссий. Минфину России поручалось, во избежание срыва арктической навигации, обеспечить выделение Минтрансу России бюджетных средств, предусмотренных в федеральном законе «О федеральном бюджете на 1996 год», на содержание ледокольного флота и обеспечение гидрографических работ на трассе Северного морского пути и содержание речного путевого хозяйства.

Активное использование Министерством финансов поручительств, вексельных кредитов коммерческих банков, денежных зачетов привело к тому, что дисконтирование сумм, предусмотренных бюджетом на государственную поддержку завоза грузов (товаров) в районы Крайнего Севера и

приравненные к ним местности, составило около 40%. Продолжающийся в экономике страны кризис неплатежей, неудовлетворительное бюджетное финансирование привели к росту дебиторской задолженности у предприятий водного транспорта, в которой значительную долю составила задолженность клиентов за перевозку грузов на Крайний Север. По состоянию на 01.01.1997 г. задолженность клиентуры предприятиям речного транспорта составила 711 млрд. руб., из них за навигацию 1995г. — 201 млрд. руб.; предприятиям морского транспорта — свыше 90 млрд. руб.

На завоз топлива, нефтепродуктов, продовольственных товаров первой необходимости и медикаментов в 1998 году было выделено 165,4 млн. рублей. Из них из федерального бюджета — 102,0 млн. рублей, в том числе 52,0 млн. рублей на компенсацию части транспортного тарифа по доставке грузов в Северные районы; 50,0 млн. рублей предоставлено в виде беспроцентной бюджетной ссуды на кассовый разрыв для оказания временной финансовой помощи предприятиям и администрациям северных территорий и 63,4 млн. рублей или около 40 процентов общей потребности финансовых ресурсов было направлено из регионального фонда финансовой поддержки досрочного завоза продукции в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности с ограниченными сроками завоза грузов.

В 1999-2000 гг. финансовая поддержка Северного завоза топлива и нефтепродуктов осуществлялась из средств федерального бюджета через Фонд финансовой поддержки субъектов РФ. На эти цели областью для северных районов с ограниченными сроками навигации были получены трансферты в объёме 264,4 млн. рублей, в том числе:

- в 1999 году — 138,6 млн. рублей
- в 2000 году — 126,0 млн. рублей.

Этих средств оказалось явно недостаточно для обеспечения минимальной потребности северных территорий в топливно-энергетических ресурсах. Поэтому дополнительно из областного бюджета были выделены целевые субвенции в 1999 году — 92,0 млн. рублей и в 2000 году — 195,3 млн. рублей.

В течение трех лет наблюдается рост фактического финансирования по отношению к минимально необходимой потребности Северных территорий. Так в 1998 году финансирование по углю составило 70,6%, в 1999 г. — 69,0% и в 2000 г. — 100,0%; по нефтепродуктам соответственно — 48,8%, 68,6% и 100,2%, что позволило обеспечить жизнедеятельность в суровых северных условиях жителям Иркутской области.

Возврат средств регионального фонда госфинподдержки за три последних года составил 152,9 млн. рублей, что позволило направить эти средства северным районам на завоз топлива, нефтепродуктов, продовольственных товаров первой необходимости и медикаментов.

В связи с неудовлетворительным возвратом средств в региональный фонд госфинподдержки коммерческими предприятиями, осуществляющими завоз товаров на Север, главным финансовым управлением за период с сентября 1997 г. по 2001 г. подготовлено и направлено для рассмотрения в областной арбитражный суд 12 исковых заявлений, по которым приняты решения о взыскании задолженности на общую сумму 89,2 млн. рублей. В связи с отсутствием средств на счетах заёмщиков и трудностью реализации арестованного имущества должников судебными приставами фактически взыскано по состоянию на 01.01.2001 г. только 29,9 млн. рублей.

Так как возврат средств по искам арбитражного суда крайне неудовлетворителен, главное финансовое управление направило информацию в управление внутренних дел Иркутской области с просьбой об оказании содействия во взыскании бюджетных средств с заёмщиков и возбуждении уголовных дел на руководителей предприятий, уклоняющихся от погашения кредиторской задолженности.

Главным финансовым управлением постоянно принимались меры по возврату средств фонда:

- должникам направлялись письма-напоминания с указанием суммы долга и требованием погашения;
- на счета должников выставлялись инкассовые поручения на бюджетные счета администраций Киренского, Мамско-Чуйского районов, г. Бодайбо;
- совместно с судебными исполнителями проводилась работа по аресту имущества, ценных бумаг, счетов АО «Финпром», «Иркоопвнешторга», АО «Культбыттовары»;
- проведена экспертная оценка совместно с управлением государственной вневедомственной экспертизы и ценообразования администрации области для реализации имущества;
- ежегодно проводится проверка использования средств Фонда администрациями северных территорий области.

Исходя из изложенного, можно сделать следующие выводы: с 1992 г. объемы бюджетной поддержки транспорта постоянно снижаются, нарастают неплатежи клиентов за выполненные водным транспортом перевозки, в угрожающих масштабах растет безнадежная к взысканию (более года) задолженность. Все это приводит к глубокому финансовому кризису, прежде всего, речного транспорта, выполняющего более 80% объемов перевозки грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности.

Постоянные изменения порядка финансирования завоза грузов в районы Крайнего Севера не способствовали улучшению расчетов клиентуры северных регионов с предприятиями речного и морского транспорта, которые фактически кредитуют хозяйствующие субъекты. Министерство фи-

нансов с 1995 г. в условиях бюджетного кризиса не смогло обеспечить своевременного выделения средств регионам на поддержку северного завоза, а в 1996 г. при исполнении бюджета активно использовало различные денежные заменители и суррогаты, привлечение вексельного кредитования коммерческих банков, что снижало эффективность государственной поддержки.

Использование в 1992–1993 гг. льготного кредитования, в 1994–1995 гг. федерального и региональных фондов поддержки завоза, финансирующих на условиях возвратности и платности, прежде всего завоза грузов в районы с ограниченными сроками навигации, в 1996 г. опережающего вексельного, целевого кредитования не привели к желаемым результатам. Основным недостатком всех используемых схем и порядков являлось то, что предприятия и организации водного транспорта не рассматривались как субъекты получения прямой финансовой поддержки.

Предполагалось, что они получают ее опосредованно, через расчеты с поставщиком или с получателем. Результат — критическое финансовое состояние предприятий речного транспорта, отсутствие средств на подготовку к навигации, зарплату, на расчеты с бюджетом.

Оценивая направление средств государственной поддержки через администрации районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей, следует подчеркнуть, что предприятия водного транспорта, занятые перевозками грузов в эти районы могут быть отнесены к предприятиям, выполняющим государственный заказ, и должны через авансирование, кредитование, выставление безотзывных, делимых аккредитивов на перевозчика, использование других гарантий расчетов быть прямыми получателями адресной государственной поддержки.

Действующая система государственной поддержки районов Севера включает в себя: федеральные целевые региональные и отраслевые программы, государственные гарантии и компенсации для лиц, работающих и проживающих в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, систему завоза продукции в эти районы, меры государственной поддержки отдельных объектов, хозяйственных комплексов и населенных пунктов. Наряду с другими регионами северные территории получают трансферты из Федерального фонда финансовой поддержки субъектов РФ, а также помощь из других специальных фондов. Правовым фундаментом государственной поддержки выступает Федеральный закон «Об основах государственного регулирования СЭР Севера РФ», а также федеральные законы «О государственных гарантиях и компенсациях для лиц, работающих и проживающих в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях» и «О жилищных субсидиях гражданам, выезжающим из районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей».

В последние годы расширяются полномочия и права субъектов РФ в области реализации политики государственной поддержки и социальной защиты населения. Осуществляется укрепление доходной части их бюджетов за счет увеличения поступления платежей за пользование природными ресурсами, предоставление им права распоряжения природными ресурсами (в первую очередь биологическими ресурсами) и лицензирования различных видов хозяйственной деятельности.

Осуществляемые меры позволили смягчить нарастание в районах Севера негативных тенденций. Вместе с тем сложившаяся система государственной поддержки вошла в противоречие с развивающимися экономическими и федеративными отношениями. Она недостаточно учитывает произошедшие изменения в экономике России, продолжает сохранять многие черты старой административно-командной модели, в том числе:

- недостаточная конкретизация в определении самого объекта поддержки — «районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности», «районы Севера с ограниченными сроками завоза грузов (продукции)», «районы проживания коренных малочисленных народов Севера»;
- слабое использование рентных платежей как финансового источника государственной поддержки Севера;
- стихийный характер предоставления северных гарантий и компенсаций и чрезмерно расширенный круг их получателей;
- неэффективность системы энергетического и продовольственного обеспечения северных, в первую очередь арктических, населенных пунктов;
- односторонняя ориентация на поддержку оленеводства и традиционных промыслов, которые в новых условиях хозяйствования не всегда могут быть рентабельными.

Действующая система государственной поддержки районов Севера недостаточно эффективна и в силу общих для страны причин: трансфертного характера формирования бюджетных доходов большинства субъектов РФ, исполнения приватизированными предприятиями функций, связанных с содержанием объектов жилищно-коммунального хозяйства и социальной сферы, и др. Меры государственной поддержки не обладают долговременным стабилизационным эффектом, обеспечивают лишь аккумуляцию финансовых ресурсов в бюджетной системе, но не препятствуют мощному оттоку финансовых ресурсов из районов Севера. Организационные механизмы ее несовершенны и подвержены частым изменениям.

Причины низкой эффективности действующей системы государственной поддержки экономического и социального развития районов Севера имеют институциональный, нормативно-правовой и конъюнктурный ха-

рактар. Прелже всего, она неадекватно учитывает темпы и направления институциональных преобразований в базовых отраслях экономики северных районов (формы акционирования и создания, экстерриториальных финансово-промышленных групп и вертикально-интегрированных компаний и др.), слабо взаимосвязана с законодательством РФ о недропользовании, о естественных монополиях, о конкуренции и антимонопольной деятельности, о корпорациях (в вопросах взаимоотношений между территориями и вертикально-интегрированными компаниями), об иностранных инвестициях. Отсутствуют взаимоувязанная система федеральных законов прямого действия, стабильные принципы и нормативы распределения средств финансовой поддержки, четкие приоритеты на текущий период и среднесрочную перспективу. К конъюнктурным факторам относятся сужающиеся финансовые возможности государства по выполнению в условиях продолжающегося финансово-экономического кризиса принятых на себя обязательств по государственной поддержке.

Существующие подходы к решению экономических, демографических и социальных проблем не позволяют эффективно реализовать имеющийся природно-ресурсный и производственный потенциал этого жизненно важного для страны региона, создать условия для его устойчивого и динамичного развития.

Проблема доставки грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности сложная и многоплановая. Можно выделить три основных направления в решении этой проблемы.

1. Рыночное – финансирование завоза осуществляется потребителем транспортных услуг, а вопросы сезонного завоза решаются с помощью применения гибких тарифов, разных форм расчетов и использования кредитов банков, вызывая в итоге формирование оптовых и розничных цен на уровне, обеспечивающем покрытие всех затрат перевозчика.

Данная схема применима в чистом виде в условиях развитой конкурентной среды на рынке транспортных услуг. Очень важно наличие платежеспособного спроса потребителей, формируемого за счет бюджетных (федерального и территориального) и внебюджетных источников.

2. Поддержание определенного уровня оптовых и розничных цен прямой и безвозвратной государственной поддержкой завоза:

- посредством компенсации в том или ином объеме транспортных затрат по доставке грузов в указанные районы;
- посредством административного вмешательства в договорные отношения поставщика, перевозчика и получателя.

3. Сочетание рыночных методов с адресной и возвратной государственной поддержкой, которые бы исключали административное вмешатель-

ство в организацию поставок и расчетов между участками транспортного процесса.

Рассмотрим этапы, по которым формировалась государственная политика России при выборе направления в решении проблемы финансирования северного завоза.

В последние годы в нашей стране практиковалось льготное кредитование северного завоза и 50-процентная компенсация транспортных затрат получателям продукции, что в итоге привело к нарастанию требований о выделении новых кредитов без возврата старых, к не целевому их использованию и к более быстрому росту цен в северных регионах.

Согласно этому Минфином РФ был сделан вывод о том, что действующий порядок предоставления предприятиям северных регионов крупных финансовых и кредитных ресурсов не обеспечивает выполнения задач по досрочному завозу грузов в районы Крайнего севера из-за нерационального использования выделенных средств, ускоряет темпы инфляции.

Следовательно, нужно было менять государственную политику в сфере северного завоза.

Таким образом, наличие в Иркутской области Северных территорий предполагает особый подход к выбору методов государственного регулирования, особенно необходимо учитывать влияние транспортного фактора на жизнеобеспеченность производства и населения вышеназванных районов.

На основании этого, имеет смысл рассмотреть методику государственного заказа применительно к транспортной деятельности в районах с ограниченной транспортной доступностью.

Госзаказ – это договор государства с предприятием на изготовление и поставку продукции, оказание услуг того или иного вида. Ряд экономических, социальных, экологических и оборонных задач из-за масштабности и общенациональной значимости не целесообразно решать на уровне предприятия, поэтому государство берет на себя обеспечение страны общественными благами. Для этого государство в рамках имеющихся у него средств разрабатывает целевые комплексные программы, предусматривающие осуществление системы мероприятий, среди которых одно из центральных мест занимают госзаказы.

Госзаказ может быть использован как экономический и как административный метод государственного регулирования. В начальный период экономической реформы госзаказ был введен в практику государственного регулирования, но неотработанность механизма его формирования и распределения привела к тому, что он мало чем отличался от директивного планового задания, хотя выполнял роль административного метода воз-

действия на экономику, поэтому возникла необходимость повысить его экономические функции.

Предприятия и отрасли, ориентированные на получение госзаказа, с одной стороны, в значительной степени зависят от изменений в экономической стратегии страны, с другой стороны, за счет государственной поддержки они имеют возможность обеспечить техническое и технологическое опережение конкурентов.

Государственный заказ не может быть реализован в виде дотаций из государственного бюджета на покрытие убытков предприятия. В соответствии с законом РФ «О поставках продукции и товаров для федеральных государственных нужд» разработку федерального государственного заказа осуществляет правительство РФ совместно с ведомствами, предприятиями, общественными и другими заинтересованными организациями. Размещение и реализацию его осуществляет государственный заказчик или заказчик, определяемый Правительством РФ на конкурсной основе.

Государство поддерживает завоз нефти, нефтепродуктов, топлива и продовольствия в районы Севера, который требует повышенных затрат, обусловленных удаленностью северных территорий от центральных районов страны, ограниченной транспортной доступностью, необходимостью создания межсезонных запасов материальных средств, продолжительным отопительным периодом, длительным циклом оборачиваемости заемных финансовых средств (в отдельных северных районах он достигает полутора лет).

Государственная поддержка поставок за счет средств федерального бюджета предусмотрена для территорий с ограниченными сроками завоза продукции, необходимой для жизнеобеспечения населения, организаций социальной сферы и жилищно-коммунального хозяйства. Федеральный центр по предложениям субъектов РФ определяет перечень районов, нуждающихся в государственной поддержке, и обеспечивает координацию завоза в них продукции. Государственная финансовая поддержка поставок топливно-энергетических ресурсов и продовольствия сохранится и в долгосрочном периоде. Одновременно задача состоит в постепенном переходе северных районов на максимально возможное самообеспечение — за счет использования местных энергетических ресурсов, при сохранении доли федеральной финансовой поддержки.

Однако федеральный центр должен использовать новые экономические механизмы стимулирования северных районов к замещению ввоза энергетических ресурсов собственным производством и привлечения нефтяных компаний к поставкам собственных ресурсов в районы Севера. Поставка энергосберегающего оборудования в северные районы должна про-

водиться с использованием бюджетных ссуд, возврат которых будет обеспечиваться экономией от сокращения завоза топлива.

Единое экономическое пространство, целостность нашей государственности, оборона и безопасность страны сохраняются и функционируют в значительной степени благодаря устойчивости и надежности работы транспорта. Деятельность транспортников важна не только для государства в целом, но и для каждого конкретного человека. Люди хотят быть уверенными, что не будут отрезаны от исторического центра России, будут защищены от возможных угроз, будут интегрированы в единую экономическую и культурную жизнь страны.

Как уже отмечалось выше, в работе транспорта имеется ряд серьезных проблем. Исходя из важного государственного значения транспорта и вышеперечисленных проблем видно, что требуется активное государственное регулирование деятельности транспортных предприятий, обеспечивающее учет общественных интересов и развитие транспорта в направлении, соответствующем этим интересам.

В условиях нестабильности экономики говорить о стратегических планах сложно, но необходимо, а то может оказаться поздно. Поэтому необходимо сделать следующее:

- в самые сжатые сроки определить стратегию развития транспорта в регионе на ближайшие 10–15 лет. Одновременно разработать комплексную программу развития транспортно-дорожного комплекса региона;
- контроль за ее созданием и реализацией должен быть самым высоким со стороны губернатора в регионе, то есть речь идет о создании Региональной программы транспорта России;
- для этого представляется необходимым объединить функции государственного регулирования и координации деятельности всех видов транспорта в одном компетентном органе региона, а не поручать вопросы контроля за ходом выполнения программы многочисленным комиссиям или отдельным ведомственным координаторам.

Государственное регулирование деятельности транспортных предприятий в настоящее время в нашей стране в основном осуществляется экономическими методами, в том числе государственной поддержкой (субсидии, дотации и государственный заказ), объемы и вид которой должны зависеть от характера деятельности транспортных предприятий и выполняемых ими функций. Но, на основании проведенного анализа, нельзя рассматривать методы государственного регулирования транспортной деятельности отдельно. По нашему мнению, с учетом специфики регионального развития со стороны государства к транспорту необходим особый подход, а именно

необходимо использовать методы и инструменты государственного регулирования в совокупности.

В сферах естественной монополии на транспорте, установленных принятым в августе 1995 года федеральным законом «О естественных монополиях», государственное регулирование и контроль осуществляются в соответствии с этим законом.

Хотя транспорт и сохранит свою работоспособность в ближайшие годы, но имеющегося потенциала очень скоро будет уже недостаточно. Так как уже сейчас наметился рост производства, и если оправдаются прогнозы по приросту ВВП, то уже в ближайшем будущем транспорт в его нынешнем состоянии не сможет обеспечить ни внутренние потребности страны, ни потребности внешней торговли.

Автомобильный транспорт стоит рассматривать как мощный катализатор экономического роста региона. И в такой ситуации любые меры по экономической поддержке транспорта приведут к положительным результатам. По нашему мнению государство должно нести ответственность за развитие национального транспорта, осуществлять соответствующую государственную поддержку этой отрасли, особенно касательно северного завоза. Следует отметить, что совсем другое отношение к проблемам транспорта наблюдается в зарубежных странах, которые еще в 70-х годах при формировании Европейского экономического сообщества до трети государственных инвестиций направляли на развитие транспорта и, прежде всего — на его инфраструктуру. В настоящее время во всех западных странах возрастает роль государства в развитии транспорта и повышения его конкурентоспособности, а также его безопасности для окружающей среды.

Производство товаров и оказание услуг для общественных нужд полностью или частично финансируется, контролируется, а иногда и организуется государством. Это в равной степени относится и транспорту. По нашему мнению такой метод государственного регулирования как государственный заказ должен широко использоваться на рынке транспортных услуг для обеспечения своевременного и эффективного завоза грузов в районы с ограниченной транспортной доступностью.

Однако возможности эффективного регулирующего воздействия госзаказа ограничиваются рядом причин. Прежде всего, его объем зависит от величины госбюджета и внебюджетных целевых фондов, не имеющих достаточных средств для того, чтобы решить все задачи. Кроме ограниченности централизованных денежных средств государства существует проблема контроля над выполнением предприятиями условий, которыми может сопровождаться госзаказ. За счет государственной поддержки у предпри-

ятий высвобождаются ресурсы, используемые для собственных нужд, что затрудняет контроль за расходованием государственных средств.

Таким образом, одной из форм госзаказа является государственная финансовая поддержка завоза продукции в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности. Применение данного метода должно сочетаться с применением некоторых бюджетных и налоговых инструментов государственного регулирования транспортной деятельности. Анализируя все вышесказанное, необходимо определить районы, которым требуется государственная поддержка.

ГЛАВА 3. ТРАНСПОРТ СИБИРИ: ПЕРСПЕКТИВЫ

3.1. Транспортные преимущества России и Сибири. Реализация транзитного потенциала России

Занимая выгодное географическое положение, имея выходы к морям, а также обладая системой космической, воздушной, морской навигации, Россия владеет и уникальными возможностями участия в международном транзите.

России не нужно привлекать огромные инвестиции для развития уже имеющегося транспортного коридора. Существует и функционирует Транссиб. Имеется огромный опыт организации и сопровождения исключительно больших объемов перевозимых грузов.

Главное конкурентное преимущество России — более короткое, при прочих равных условиях, время доставки грузов. Скорость доставки грузов по российским железным дорогам существенно возросла. Этот факт приобретает особое значение, учитывая наступление эры электронной торговли, приоритетом которой являются «скоростные сделки».

Конкурентным преимуществом является также тот факт, что транзит по российской территории — это транзит по единой территории, на которой действуют единые законы, в том числе таможенное законодательство, тогда как конкурентам приходится искать консенсус между интересами различных суверенных государств. Транзит — это стабилизирующий долговременный фактор.

Международное движение грузопотоков организовано и функционирует в многофакторной системе координат. Для защиты российских интересов и предотвращения изоляции России необходимо подключение Российской транспортной системы к международному движению грузопотоков путем:

- создания направлений, связывающих транспортные сети России и стран Средней и Центральной Азии через территории Азербайджана, Казахстана, Туркменистана и др., в том числе с использованием паромных переправ через Каспий;

- подключения транспортного маршрута, соединяющего Каспийское и Черное моря по Волго-Донскому каналу к системе евроазиатских транспортных связей;

- активизации работы по использованию существующих железнодорожных маршрутов для перевозки грузов и пассажиров через территорию России по Транссибу и Турксибу;

- развития начатой практической работы по транспортировке казахстанской и туркменистанской нефти через порт Махачкала, по подготовке

к транзитным перевозкам узбекского хлопка через Казахстан (Актау), Астрахань и далее на Европу по ВВП.

–подготовки к открытию внутренних водных путей России для плавания судов типа «река-море» на участке между Черным и Каспийским морями (в рамках подготовки к взаимному открытию водных путей России и Европейского Союза). Использование этого водного пути в системе евроазиатских транспортных связей дополнит коридор TRACECA и позволит избежать две перевалки грузов;

–рассмотрения и принятия разработанных предложений по формированию генеральной стратегии России в отношении проектов ТРАСЕКА и ИНОГЕЙТ.

Коридор «Север – Юг», основная трасса которого пролегает по направлению Индия – Иран – Каспийское море – европейская часть России с выходом на Европу предполагает загрузку мощнейшей единой глубоководной системы. Развитие Волго-Донского канала предполагает выход через Черное море на Юго-Восток Европы и в центр континента по Дунаю. По Волге транзитный путь выходит на Волго-Балт, на Балтику, Скандинавию. Использование внутренних водных путей России для международного транзита может дать стране значительный приток валютных средств. Развитие и создание водного коридора Волга – Дон – Дунай, по предварительной оценке, обеспечит доходы России от транзита в размере 1 млрд. долларов. Здесь предстоит рассмотреть возможность внедрения прямых бесперевалочных технологий и обоснования плавания судов смешанного плавания.

Завершение строительства железной дороги Беркакит–Якутск предполагает возникновение нового варианта транзитных перевозок по маршруту Европа – Северный морской путь – река Лена (глубоководный участок, не от Усть-Кута) – Транссиб – Азия. Получает развитие транспортировка нефти по Северному морскому пути с Ямала и Приразломного месторождения.

Контейнерный трафик в направлении Европа – Азия – Европа в ближайшее время будет сосредоточен на трансокеанском маршруте. Основные грузоотправители в Юго-Восточной Азии – Китай, Япония, Корея — сосредоточатся на отправке контейнеров морем. России предстоит большая работа по предоставлению наилучших условий грузовладельцу дорогого товара, который потребует от перевозчика, экспедитора резкого сокращения времени доставки. Особенно это будет сказываться в условиях развития электронной торговли. В случае успеха 5–6 % евроазиатской торговли и, соответственно, контейнерных перевозок от сегодняшнего уровня, будет сосредоточено на российских транспортных транзитных системах.

Другая важная задача – импортозамещение. Россия импортирует ежегодно транспортные услуги в объеме 3 млрд. долларов. Часть этих средств реально вложить в развитие собственных транспортных услуг, способных заменить импортируемые с тем же качеством, но по более низким тарифам. Импортозамещение помимо прямого экономического эффекта от снижения стоимости транспортировки окажет также косвенный эффект в виде общего улучшения российской транспортной инфраструктуры, стимулирования экономического роста в смежных отраслях экономики.

Для привлечения столь масштабных инвестиций необходимо законодательное утверждение таких форм работы с инвестором, как концессия и получившая широкое распространение в последние десятилетия система «построил-оперируй-передай». Данный механизм необходим для привлечения инвесторов в крупные инфраструктурные проекты с длительным сроком окупаемости. В соответствии с этой схемой инвесторы и государство заключают договор, по которому инвестор строит объект инфраструктуры под ключ (порт, контейнерный терминал, аэропорт, мост, платную дорогу и др.) и осуществляет эксплуатацию объекта в течение 20–30 лет. По завершении этого срока государство имеет право выкупить контрольный пакет акций у инвестора по взаимовыгодной цене, устанавливаемой в момент подписания соглашения.

Рассматривая проблемы модернизации инфраструктуры страны в целом, необходимо обозначить следующие задачи:

- внедрять новые современные формы привлечения инвестиций, применяемые многими странами;

- направлять на реконструкцию инфраструктуры большую часть средств из международных займов. Для России эта величина сейчас не превышает 5% общего объема заимствований, в то время как в большинстве стран-реципиентов эта доля составляет зачастую более 60%;

- принимать меры разумного протекционизма в отношении российских транспортных компаний, судовладельцев, портов и других объектов транспортной инфраструктуры, участвующих в транзитных перевозках;

- развивать международное сотрудничество в области транзитных перевозок, прежде всего со странами, тяготеющими в силу геополитического положения, к российскому варианту транзита. Оценивая поддержку МИД России в решении международных вопросов связанных с развитием транспортной кооперации, видится необходимой потребность в целенаправленных дипломатических шагах для решения неурегулированных проблемных вопросов, имеющих решающее значение для перспектив транзита — статус Каспийского моря, Керчь-Еникальского канала и др.

Можно привести много примеров необходимости взаимоувязанного прогноза формирования системы международных транспортных коридоров

доров и развития экономики тяготеющих к ним регионов. Для Азиатской России, например, важное значение могут иметь проекты создания газопроводной системы, схемы транспортировки нефти и электроэнергии из Сибири и Дальнего Востока в Японию, Корею, Китай и Монголию. Обсуждение различных вариантов новых транспортных коммуникаций на российских и международных конференциях дает основание считать, что превалирует отраслевой подход, они мало связаны как между собой, так и с перспективами развития остальных сфер экономики сибирских регионов. К сожалению, государство постепенно отдает дело стратегического прогнозирования развития и транспортной системы и регионов в руки крупных транснациональных корпораций, чьи интересы не всегда совпадают с национальными интересами России.

Рассматривая географическое положение России в контексте развития торговых отношений между Европой и Азией, расположения основных товаропроизводителей в Азии и потребителей в Европе, зарождения грузопотоков возможных крупных стран-грузовладельцев, можно сделать вывод — доставка товаров в Европу через регионы России, будь то по направлению Восток – Запад, или по направлению Юг – Север будет осуществлена быстрее. В последние годы международными организациями и заинтересованными странами Европы и Азии, в соответствии с решениями третьей Общеευропейской международной конференции по транспорту (г. Хельсинки 1997 г.) и Международной евроазиатской конференции по транспорту (г. Санкт-Петербург 1998 г.), активизирована работа по созданию системы евроазиатских транспортных связей. Учитывая, что вопросы создания системы евроазиатских транспортных связей выходят за пределы компетенции европейских международных организаций, ее формирование осуществляется региональными международными организациями ООН (ЕЭК и ЭСКАТО).

В рамках этих организаций с участием России подготовлены предложения по пяти приоритетным евроазиатским направлениям:

1. Западная Европа – Россия (Транссиб) – Корейский полуостров – Япония, с ответвлениями на Казахстан, Китай и Монголию;
2. Европа – Южная Азия, через Турцию и Иран;
3. Европа – Китай, через Иран и Центральную Азию;
4. Европа – Центральная Азия по маршруту ТРАСЕКА, через Черное море в Грузию, Азербайджан, через Каспий в Туркмению, Узбекистан, Казахстан;
5. Северная Европа – Россия (Каспийское море) – Центральная Азия – Иран (Персидский залив) – Индия.

В предлагаемой системе указанных евроазиатских связей два направления: широтное (первое) и меридиональное (пятое), проходят по россий-

ским регионам с высокоразвитой экономикой со значительным потенциалом внешнеэкономической деятельности, развитой транспортной инфраструктурой, в которых проживает основная часть населения страны. Указанные два направления, проходящие по российской территории, находятся на перспективных маршрутах развития международных трансконтинентальных связей, располагают огромным ресурсом для их освоения, обеспечивают эффективный выход национальных внешнеторговых грузопотоков на международные товарные рынки.

Основу первого и пятого направлений евроазиатских транспортно-экономических связей на территории России должны составить наиболее технически оснащенные железнодорожные линии, магистральные автомобильные дороги федерального и регионального значения, к которым примыкает разветвленная сеть внутренних глубоководных путей европейской части страны и крупных сибирских рек, связывающих Транссибирскую магистраль с Северным морским путем и обеспечивающих транспортные подходы к важнейшим источникам природных ресурсов России. В сочетании с развитой системой морских портов образуется мощная система национальных коммуникаций, обеспечивающая высокий уровень ее конкурентоспособности в сравнении с другими международными евроазиатскими направлениями транспортно-экономических связей (второе, третье, четвертое). Такой подход к развитию международных транспортных коммуникаций на территории России, заключающийся в полном использовании потенциала национальной транспортной системы, изложен в Послании Президента РФ Федеральному Собранию «О положении в стране и основных направлениях внутренней и внешней политики» и одобренных Правительством РФ Основных направлениях социально-экономической политики на долгосрочную перспективу и является приоритетным в развитии транспортной инфраструктуры страны.

Базовым маршрутом широтного (первого) евроазиатского направления, по нашему мнению, является Транссибирская железнодорожная магистраль. Ее использование для перевозок транзитных грузов обеспечивает существенное сокращение сроков их доставки в сообщении страны Азиатско-Тихоокеанского региона – страны Европы. Это достигается за счет значительно меньшей протяженности маршрута по сравнению с южным морским путем вокруг Евразийского континента.

Самую сильную конкуренцию в привлечении транзитных грузов на российскую территорию в последнее время оказывают транснациональные судоходные компании. Осуществляя массированные инвестиции в строительство высокоэффективного флота и, как следствие, снижая фрахтовые ставки, они добились того, что средний тариф на морские перевозки контейнера из портов Дальнего Востока в страны Северо-Западной и Цен-

тральной Европы стал вдвое ниже железнодорожного. Поэтому, несмотря на то, что путь через Россию почти втрое короче, проводимая ценовая политика вынудила владельцев грузов пользоваться морским путем. За последние 10 лет объемы морских перевозок увеличились вдвое, а железнодорожных, по территории РФ, сократились по контейнерам практически в семь раз.

Большое значение имеет и качество предоставляемых услуг. В настоящее время средний срок движения морских контейнеров от портов стран АТР до Европейских портов без учета времени на погрузку и выгрузку составляет 35 суток. Особо необходимо отметить, что эта величина на перспективу не претерпит существенных изменений. Средний срок фактической транспортировки контейнеров по Транссибирской магистрали до границ бывшего СССР составляет 15 суток в западном и 17 суток в восточном направлении. С учетом морской составляющей рассматриваемого маршрута от порта Восточный, общее транзитное время оценивается в 25 суток, как в западном, так и в восточном направлении. Следует также учитывать дополнительное время на обработку грузов в портах и их транспортировку до конечного потребителя. Использование железной дороги позволит сократить время доставки, а трансокеанский маршрут заставляет потребителя в центре Европы ждать груз несколько дольше.

Увеличение скорости железнодорожных составов позволит в перспективе сократить сроки доставки груза от Владивостока и Находки до Санкт-Петербурга и Калининграда до семи–восьми суток. С ростом скорости наблюдается и существенная экономия средств. Так сокращение на 17 суток срока транспортировки одного двадцатифутового контейнера с грузом стоимостью 50 тыс. дол. США из стран АТР в Европу позволит грузоотправителю сэкономить 300 дол. США. Кроме того, сокращение вследствие этого срока аренды контейнера даст дополнительную экономию в размере 100–150 дол. США. В этом основной аргумент неизбежности роста конкурентоспособности российского транзита против морского варианта на средне- и долгосрочную перспективу. Однако о тарифных преимуществах Транссибирского транзита можно будет окончательно судить только тогда, когда будут абсолютно ясны все элементы и составляющие сквозных тарифных ставок на альтернативных направлениях.

Россия располагает еще одним широким направлением — Северным морским путем (СМП), который имеет значительный нереализованный потенциал в обеспечении хозяйственного освоения зоны Севера и международного транзита. СМП обеспечивает короткий путь, связывающий Северо-Западную Европу с Юго-Восточной Азией, Америкой, Канадой. Он является важнейшей частью инфраструктуры экономического комплекса северных регионов России, где в 1991 году объявлено о создании условий

для международных перевозок. Завершение строительства железной дороги Беркакит – Якутск предполагает возникновение нового варианта транзитных перевозок по маршруту Европа – СМП – река Лена (глубоководный участок) – Транссиб – Азия. Получает развитие транспортировка нефти по СМП с Ямала и Приразломного. К 2005 году объем перевозок по СМП планируется довести до 4 млн. тонн в год при возможном объеме 8–15 млн. тонн в год.

Большая географическая протяженность РФ дала возможность использовать огромные транспортные ресурсы путем организации международных транспортных коридоров (МТК) через территорию Восточной Сибири между странами Запада и Востока. На этом фоне выделяется Государственная Служба Гражданской Авиации (ГСГА) в лице Государственной Корпорации по организации воздушного движения (далее Госкорпорация по ОрВД), предприятия которой организовали маршруты и обслуживают воздушное движение на международных воздушных трассах (МВТ), соединяющих города Европы, а с недавних пор и Северной Америки, с городами Юго-Восточной Азии. Существуют вполне объективные причины, по которым в условиях рыночной экономики необходимо эффективное использование экономических факторов данных транскомуникационных сообщений:

1. Усиление экономического, политического и культурного сотрудничества между регионами России и другими странами, укрепление добрососедских отношений.

2. Развитие регионов и муниципалитетов, над которыми проходят транзитные авиамаршруты за счет получения дополнительных налоговых поступлений от осуществляющих на их территории деятельность авиапредприятий.

3. Использование региональных аэропортов в качестве транзитных при полетах по кроссполярным маршрутам (КПМ), которые напрямую свяжут Восточную Сибирь с экономически развитыми странами, что даст толчок к дальнейшему развитию авиапредприятий, муниципалитетов и регионов.

4. Получение иностранными перевозчиками значительной экономии средств за счет использования оптимальных маршрутов, уменьшения времени полета и ставок аэронавигационных сборов, а для российских авиакомпаний — возможность доступа к перевозкам на новых оперативно выгодных путях.

5. Распределение полученной прибыли между субъектами РФ, над которыми проходят КПМ, в соответствии с показателями региональной экономической эффективности.

Прогнозные оценки развития мировой экономики говорят о том, что основные финансовые и товарные потоки в начале будущего столетия будут сосредоточены в треугольнике США – Европа – Дальний Восток. АТР — это треть мирового валового продукта, четверть мирового экспорта и почти 40 % всех мировых инвестиций. Все прогнозы сходятся на том, что в начале XXI века торговля между странами этого региона, Европой и Северной Америкой станет самым динамичным рынком, а максимальные выгоды получают те страны, которые смогут привлечь на свои транспортные коммуникации транзитный пассажиро- и грузопоток.

Таким образом, преимущества транзита через Россию, по нашему мнению, состоят в следующем:

1. Для производителей и потребителей: уменьшение срока доставки и транспортных издержек, что является очень важным свойством для транспортной продукции. Рассматривая географическое положение России в контексте развития торговых отношений между Европой, Северной Америкой и Азией, расположения основных товаропроизводителей в Азии и потребителей в Европе и Северной Америке, можно сделать практически безошибочный вывод: доставка товаров в Европу и Северную Америку через Россию будет осуществлена быстрее. Достаточно отметить, что расстояние по трансокеанскому маршруту от Йокогамы до крупнейших западноевропейских портов, таких как Роттердам и Гамбург, почти в два раза длиннее, чем по маршруту, проходящему по Транссибирской магистрали. Намного короче южного трансокеанского маршрута и трасса Северного морского пути.

Другая причина — более короткое время доставки грузов при прочих равных условиях. Скорость доставки грузов по российским железным дорогам существенно возросла. Показателен в данном контексте пример: в апреле 1998 г. пробный контейнерный поезд, следующий по маршруту порт Восточный – Брест, выполнил рейс за 8,5 суток, что в 4 раза быстрее перевозок в Европу морем. Этот факт приобретает особое значение, учитывая наступление эры электронной торговли, приоритетом которой являются «скоростные сделки».

Транзит по российской территории — это транзит по единой территории, на которой действуют единые законы, в том числе таможенное законодательство, тогда как конкурентам приходится искать консенсус между интересами различных суверенных государств. Какие бы политические, экономические изменения не происходили, развитый и закреплённый на практике транспортный транзитный маршрут остается долговременным стабилизирующим фактором.

2. Для России: РФ обладает транспортной сетью ориентированной на внешний мир и при этом имеющей хорошую проходимость внутри нацио-

нальной территории. Это означает, что для развития транзита не нужно создавать новых внутренних коридоров или сложных дополнительных транспортных переходов в сопредельные страны, а необходимо совершенствовать и развивать уже имеющиеся.

Крайне важным является и другое обстоятельство: транспортные коридоры России проходят по регионам, богатым полезными ископаемыми и перспективными в плане их освоения. Привлечение внешнеторговых и транзитных перевозок на отечественные коммуникации способствует реализации огромного ресурсного потенциала России как одного из крупнейших участников мирового товарообмена.

Развитие российского транзита, безусловно, будет способствовать росту производства и занятости населения в регионах, имеющих высокоподготовленные трудовые ресурсы. От состояния и уровня технического развития транспортного комплекса, его экономических показателей в значительной мере зависит социально-экономическое положение Восточно-Сибирского и Дальневосточного регионов.

Процесс интеграции в мировое пространство необходимо использовать для **усиления внутренней экономической интеграции**. С этой точки зрения особое значение имеют проекты развития трансконтинентальных коммуникаций, проходящих через территорию России:

- модернизация Транссибирской железнодорожной магистрали как трансконтинентального контейнерного моста с параллельным завершением автомагистрали Дальний Восток – Западная Европа;
- сооружение второго Транссибирского железнодорожного хода – Северо-Сибирской магистрали, восточным участком которой станет БАМ, а на западе будут созданы выходы к портам Баренцева и Балтийских морей;
- развитие Северного морского пути – наиболее короткого маршрута между северными акваториями Атлантического и Тихого океанов, соединяющего Европу и Восточную Азию, Европу и Северную Америку;
- организация трансконтинентального (кросс-полярного) воздушного моста между Азией и Северной Америкой через Северный полюс;
- развития трансконтинентальных телекоммуникационных систем.

Транспортная система Азиатской части России и международные транспортные коридоры. Положение России в мирохозяйственной и политической системах существенно изменилось в последние годы XX-го века. Сформировался новый полюс роста в Юго-Восточной Азии, произошла экономическая интеграция стран Западной Европы в Европейский Союз, сохраняется роль одного из мировых лидеров США. Между тремя ведущими мировыми полюсами осуществляются масштабные экономические связи. Особенно интенсивно увеличивается товарообмен между странами Юго-Восточной Азии и Европы, Юго-Восточной и Центральной

Азии. Для осуществления их формируется система транспортных мостов «Запад – Восток», которая постепенно соединяется с Критской системой транспортных коридоров Европы.

В этих условиях Евразийское положение России в целом и, особенно Сибири приобретает исключительно большое экономическое и геополитическое значение. Одним из первых, кто обратил внимание на резко возросшую значимость геополитического положения Сибири после распада СССР был М.К. Бандман⁵²

Важнейшей задачей федерального уровня является интенсивное использование «потенциала географического положения» России, превращение его в экономический ресурс — один из значительных источников доходной части бюджетов как Федерации, так и регионов, хозяйствующих субъектов, работающих в сфере транспорт. Главное: создавая условия для международного транзита необходимо предусмотреть «подключение» к ним наших внутренних территорий с богатейшей ресурсной базой.

Насущная необходимость формирования системы международных транспортных коридоров не раз отмечалась на различных экономических форумах. Правительством РФ одобрены «Основные направления формирования и развития международных транспортных коридоров на территории России», разрабатывается Федеральная целевая программа «Международные транспортные коридоры».

В ИЭОПП СО РАН, в качестве варианта, в пределах Сибири рассматривается схема, включающая несколько широтных и меридиональных трансконтинентальных транспортных коридоров. Среди них:

Арктический — межокеанический, простирается по Северному Ледовитому океану вдоль побережья России. Основу его образуют две главных трассы — Традиционная (Северный морской путь-СМП) и Высокоширотная (Северо-Восточный проход).

Северный — связывающий Северо-Восток европейской части страны с Дальним Востоком и простирающийся от берегов Баренцева моря (порт Индига) до порта Ванино на берегу Татарского пролива. Основой коридора станет Северо-Российская Евразийская магистраль, в составе БАМ – Севсиб – Баренцкомур⁵³.

Центральный — связывающий страны Западной Европы со странами Юго-Восточной Азии, с выходами на Казахстан, Монголию, Китай, а в

⁵² См., например, Бандман М.К. Место Транссиба в экономике России после распада СССР. Препринт, ИЭОПП СО РАН, Новосибирск, 1996. Бандман М.К. Геополитическое положение Сибири после распада СССР. - //Известия АН СССР, сер. Географическая, 1994, N3, С.85-93

⁵³ Так, например, на Байкальском экономическом форуме 2002г. (г.Иркутск) министр промышленности, науки и технологий РФ И. Клебанов отметил, что наряду с Транссибом в перспективе транзитные функции может взять на себя Северный транспортный коридор, основой которого станет Северо-Российская Евразийская магистраль в составе БАМ -Севсиб - Баренцкомур

перспективе — на Корейский полуостров и в Японию (через тоннель или мостовой переход на о. Сахалин и тоннель на о. Хоккайдо). Основой коридора являются Транссиб, автомагистраль «Байкал» и другие автодороги.

Енисейский — связывающий арктические и южные районы Средней Сибири и страны Северной Америки со странами Южной и Юго-Восточной Азии. В отличие от всех остальных, основу этого коридора образуют транспортная система «Енисей – СМП» и трансполярные воздушные трассы № 1 и 2 кроссполярного воздушного моста «Америка – район Северного полюса – Азия». Одним из перспективных вариантов продолжения Енисейского коридора является его «автодорожная составляющая» — создание новых выходов районов Южной Сибири в Китай и Монголию (через республики Алтай и Тыва). Последнее позволит не только привлечь часть китайских грузов на Транссиб, но и существенно расширить ареал грузоотправителей, собирая грузы для авиации как из российских регионов, так и сопредельных государств.

Транспортный коридор⁵⁴. Прогнозные оценки развития мировой экономики говорят о том, что основные финансовые и товарные потоки в первом столетии третьего тысячелетия будут сосредоточены в треугольнике США – Европа – Юго-Восточная Азия. В этих условиях важнейшая задача России в полной мере реализовать свое выгодное географическое положение, как естественного транзитного моста. За период с 1986-1996 гг. товарооборот между странами Азии с США вырос с 144,7 до 319,5 млрд. дол. США (увеличился в 2,2 раза), а с Евросоюзом вырос с 85,4 до 237,9 млрд. дол. США (увеличился в 2,8 раза). Из этого следует, что указанный треугольник не мираж. Регионы России, в частности Восточная Сибирь, действительно находятся на «столбовой дорожке», связывающей Европу, Азию и Северную Америку.

На Второй общеевропейской конференции, которая прошла на о. Крит в 1994 г. были определены для международных перевозок 9 трансевропейских коридоров, которые охватили вторым и девятым МТК Европу лишь до Москвы и только соприкоснулись с азиатским континентом.

В 9 трансевропейских коридоров вошли:

- Коридор № 1 (Хельсинки – Таллин – Рига – Каунас – Варшава с ответвлением Рига – Калининград – Гданьск);
- Коридор № 2 (Берлин – Варшава – Минск – Москва);
- Коридор № 3 (Берлин – Вроцлав – Котавице – Львов – Киев с ответвлением Дрезден – Вроцлав);

⁵⁴ БТИ №4 (10) 1996 Транспортные организации. Концептуальные аспекты развития транспортной инфраструктуры общеевропейского значения на территории России. В. И. Арсенов, А. А. Зенкин, Г. Н. Ковшов

–Коридор № 4 (Дрезден – Прага – Братислава – Будапешт – София – Стамбул с ответвлениями Нюрнберг – Прага, Вена – Дьер, Арат – Бухарест – Констанца, София – Салоники);

–Коридор № 5 (Триеста – Любляна – Будапешт – Ужгород – Львов с ответвлением Братислава – Жилина – Кошице – Ужгород, Риека – Постойны);

–Коридор № 6 (Гданьск – Катовице – Жилина с ответвлением Торунь – Познань);

–Коридор № 7 (река Дунай);

–Коридор № 8 (Дуррес – Тирана – Скопье – Бургас);

–Коридор № 9 (Хельсинки – Санкт – Петербург – Москва);

–Коридор № 9а (Киев – Минск – Вильнюс – Калининград – Клайпеда;

–Коридор № 9б (Любашевка – Одесса).

Непосредственно на территории России проходят коридоры № 1,2,9.

На третьей общеевропейской конференции, проходившей в Хельсинки 23–25 июня 1997 г. было признано, что продление международных коридоров № 2 и 9 от Москвы в восточном направлении с выходом по Транссибирской магистрали на Владивосток и Находку и юго-восточных направлениях – на Астахань и Новороссийск; открытие внутренних водных путей для иностранного судоходства на участке Азов – Астрахань, использование преимуществ Северного морского пути для международных перевозок позволит создать уникальные условия для функционирования сбалансированной по техническим и эксплуатационным параметрам Евпроазиатской интермодальной транспортной системы.

Девять транспортных коридоров потребуют инвестиций порядка 50–70 млрд ЭКЮ в течение 10–15 лет.

Перевозка грузов по железнодорожной магистрали из Азиатско-тихоокеанского региона через порты Находки и Владивосток дают несомненный выигрыш грузоотправителям. Во-первых, нет необходимости накапливать контейнеры до судовой партии в 20–50 тыс. штук, на что уходит 10–15 суток, короче расстояние перевозки, скорость движения по железным дорогам значительно выше — все это увеличивает скорость доставки груза в 2–3 раза. Во-вторых, перевозки грузов, осуществляемые морским транспортом, проходят в пути следования через 6–8 погрузо-разгрузочных операций: начинаются с погрузки на автотранспорт, затем выгрузка на причал в порту, погрузка на судно. В Европе цикл повторяется в обратном порядке. Для выполнения каждой операции требуются дополнительные ресурсы и за все это надо платить. Более того, возрастает вероятность повреждения груза.

В сообщении Европа – Япония – Европа перевозятся, в основном контейнеропригодные грузы, а это значит 50 % веса грузового места — вес тары. К этому нужно добавить вес громады – судна 20–50 тыс тонн. Удельный вес перевозимого полезного груза морским транспортом составляет 30 %, в то время как железнодорожным транспортом – 60 %.

Сейчас транзит контейнеров по Транссибу убыточен для российских и прибылен для немецких и польских железных дорог. Ставки должны быть одинаковыми за перевозку контейнера на один километр и по российским, и по белорусским, и по немецким, и по польским железным дорогам, а не с разницей в 16 раз⁵⁵.

Таким образом, для реализации транзитного потенциала России следует учитывать следующее:

1. Традиционная концепция развития транспортной системы в бывшем СССР опиралась на балансовый метод планирования, в основу которого положено соответствие предложения транспортных ресурсов спросу во внутренних и международных перевозках пассажиров и грузов. План развития, в частности транспортной инфраструктуры как элемента транспортной системы, вырабатывался под влиянием спроса на перевозки. В качестве критерия эффективности его удовлетворения выступали приведенные транспортные затраты. Кроме того, на величину и структуру спроса оказывал влияние транспортный фактор, определяемый также на основе приведенных транспортных затрат.

В условиях социально-экономического кризиса в России, приведшего к резкому падению спроса во внутренних перевозках (включая связи с ближним зарубежьем), и невиданного, неадекватного роста транспортных затрат, использование балансового метода для прогнозирования проблематично из-за неопределенности развития и размещения производительных сил, а следовательно, внутренних и внешних транспортно-экономических связей и перевозок, а также экономических показателей по функционированию и развитию транспорта.

2. В условиях переходного периода предлагается во главу угла ставить не объемное количественное выражение спроса на перевозки, а их качество, стимулирующее спрос. Стандарты качества европейской транспортной системы находятся в стадии разработки. Однако оценки минимальных уровней обслуживания, определяющие «адекватность» транспортной инфраструктуры европейских стран, известны и они значительно выше российских, особенно на автомобильном транспорте при интермодальных перевозках. Предполагается, что соблюдение нашей страной международных

⁵⁵ Первая международная Евроазиатская конференция по транспорту // Автомобильный транспорт № 6 1998 г.

Евразийская супермагистраль А.П.Баритко //Бюллетень транспортной информации № 8-9 1998 г.

параметров перевозки пассажиров и доставки грузов вызовет отклик клиентов – пользователей транспортными услугами. Естественно, что при этом есть доля риска, связанная со значительным разрывом между предложением перевозок и спросом на них, которая требует оценки. Последняя определяется на основе сценарных прогнозов СЭР России, стран СНГ, восстановления их материальных связей, развития торговли со странами ближнего и дальнего зарубежья, объема и структуры международных перевозок. На основании экспертного анализа было установлено, что предложение транспортных ресурсов должно превышать ожидаемый спрос примерно на 20 – 25%.

3. Методические основы развития инфраструктуры транспортных коридоров и регионов экономического сотрудничества должны включать решение ряда научно-технических и практических задач с использованием как экспертных, так и формализованных методов и средств вычислительной техники. При этом предполагается использование современной методологии прогнозирования потоков российских экспортно-импортных и международных транзитных грузов на сценарной нормативной основе, с формированием МТК на основе концепции интермодализма, использованием аппарата оптимального распределения потоков между потенциальными коридорами и внутри каждого коридора и региона по видам транспорта с применением моделей типа «логит», «пробит», привлечением количественных методов планирования и оценки эффективности мероприятий по строительству и реконструкции транспортных магистралей. Кроме этого, учитывается, что оптимизация процесса управления транспортной системой будет включать учет взаимодействия нескольких субъектов на базе многокритериальных моделей принятия решения, определение масштабов потребностей в развитии транспортной инфраструктуры на основе соотношения спроса на перевозки и размеров предложения ресурсов на его реализацию.

4. Базовый сценарий развития российской транспортной инфраструктуры общеевропейского значения должен опираться на следующие посылы:

а) прогнозы международных перевозок разрабатываются на нормативной основе, допускающей введение субъективных прогнозных оценок;

б) учет в прогнозах возможных структурных сдвигов в мирохозяйственных связях России, как с преобладанием экспорта сырья, так и с развитием вывоза металлоемкой продукции машиностроения;

в) развитие транспортной инфраструктуры коридоров и зон основывается на активном варианте, допускающем превышение предложения транспортных услуг над их спросом по мотивам обеспечения качества перевозок пассажиров и доставки грузов;

г) экономическая эффективность инвестиционного проекта с позиций российских и зарубежных инвесторов является критерием выбора вариантов использования и развития транспортной инфраструктуры общеевропейского значения.

5. Известно, что Россия традиционно испытывает дефицит развития низовой транспортной инфраструктуры, особенно автодорог местного значения. Учитывая, что ликвидация этого дефицита остается приоритетнейшей задачей, предполагается, что «магистрализация» сети (а именно эту цель преследует развитие международных транспортных коридоров) будет стимулировать также развитие подходов к магистралям, вспомогательных интермодальных устройств, в том числе пассажирских и грузовых терминалов, складов и сервисных пунктов.

6. В настоящее время объекты исследования международной транспортной инфраструктуры общеевропейского значения на территории России определяются Панъевропейскими коридорами № 2, № 9, № 1, а также инфраструктурой транспорта российских частей зоны Черноморского экономического сотрудничества, Баренцево/Евроарктического региона, портов Балтийского моря. Коридор № 2, являющийся приоритетом для России, соединяет Берлин с Москвой через Варшаву и Минск. Критский коридор № 9 имеет наибольшую протяженность на территории России, связывая Северо-Запад и Центр России с Финляндией, Литвой, Белоруссией и Украиной. В настоящее время Россия предлагает новое ответвление коридора от Москвы через Ростов до Новороссийска. По территории России (Калининградская область) проходит ответвление 1А (Виа-Ганзеатика) Критского коридора №1 (Виа-Балтика), соединяющее Ригу через Калининград с Гданьском. Подписание Меморандума по этому коридору имеет особое значение. Это связано с тем, что страны Балтии стараются игнорировать данный коридор с ответвлением на Калининград, усматривая в нем угрозу отвлечения финансовых средств от их части коридора, формально являющегося его основной осью. Указанные объекты рассматриваются как элементы интермодальной трансевропейской системы, в состав которой входят автодорожная, железнодорожная и комбинированная транспортные инфраструктуры, включая вспомогательные сооружения (подъездные дороги, сервисные пункты, пассажирские и грузовые терминалы, склады, пограничные переходы, необходимое оборудование по управлению движением). При этом необходимо рассматривать также потоковую связность перечисленных выше объектов с инфраструктурой других регионов страны.

7. Общая схема определения эффективности проектов развития транспортной инфраструктуры международного значения на территории России может быть принята следующей: концепция СЭР России на сценарной ос-

нове, варианты динамики международных перевозок, их предварительное распределение по осям исследуемых коридоров, распределение работы по элементам, составляющим каждый коридор (главным образом между автомобильными и железнодорожными магистралями, комбинированной транспортной инфраструктурой). Распределению перевозок предшествует оценка состояния основной и вспомогательной транспортных инфраструктур, определение узких мест. Затем выбирают мероприятия по содержанию, модернизации и новому строительству; оценивают затраты на технико-экономическое обоснование, проектирование и реализацию проектов по повышению уровня инфраструктуры при соблюдении международных технических и технологических норм транспортного обслуживания клиента; определяют источники финансирования мероприятий с максимальным привлечением частного сектора, а также международных финансовых организаций на всех стадиях планирования и реализации исследований. В результате разрабатываются бизнес-планы проведения мероприятий, определяется риск отсутствия отклика со стороны частного сектора и клиентов.

8. Концепция развития инфраструктуры общеевропейского значения должна основываться на интермодальном подходе, базой которого служит учет транспортной системы в целом. При исследовании международных транспортных коридоров (МТК), таким образом, объектами исследования являются полигоны транспортной сети, тяготеющие к осям МТК и зонам сотрудничества, расположенным на территории России. Такой подход является единственной альтернативой созданию отдельных автомобильных и железнодорожных коридоров, формируемых на основе отраслевого подхода. Окончательный состав объектов, входящих в состав инфраструктуры полигонов МТК и зон сотрудничества, определяется в процессе проведения исследований. Это объясняется тем, что априорный выбор состава полигонов невозможен, так как он будет обуславливаться тяготеющими потоками (включая внутренние) и распределением перевозок по отдельным маршрутам и видам транспорта.

9. Одним из малоизученных вопросов, обострившимся в переходный период, является эффективное распределение перевозок между автомобильным, железнодорожным и комбинированным видами транспорта. Новые требования к качеству международных перевозок, с одной стороны, беспрецедентное повышение тарифов на железнодорожные перевозки – с другой, породили иллюзию о смещении у клиентов приоритетов в выборе вида транспорта в пользу автомобильного транспорта. Конечно, при решении вопросов развития того или иного вида транспорта, прежде всего, необходимо исходить из критерия пользователя (клиента). Однако в условиях дефицита транспортных мощностей приходится учитывать и критерий перевозчика. Первый критерий напрямую связан с качеством доставки гру-

за (продолжительность перевозки, сохранность груза, надежность, тарифная плата), второй – с доходами перевозчика, измеряемыми как разность между тарифными платами и затратами на перевозки при выполнении международных технических и технологических нормативов на транспортное обслуживание.

10. Методология исследований, связанных с развитием инфраструктуры международного значения, должна основываться на принципе интермодализма, который заключается в дополнении и взаимодействии видов транспорта, а не в прямой конкуренции между ними. Интермодальный подход определяется, прежде всего, созданием справочного материала по дескриптивному распределению перевозок между видами транспорта. Для перевозки грузов со свободным выбором видов транспорта разрабатываются графики, по которым для каждой международной корреспонденции можно выбрать долю ее реализации видами транспорта, например, на основе продолжительности доставки по вариантам использования видов транспорта. При построении графиков возможно применение моделей «пробит» и «логит», использующих в качестве параметра время доставки либо обобщенный параметр – время доставки и затраты на ее реализацию.

Подобная работа в настоящее время проводится в странах Запада при формировании МТК (Скандинавия – Южная Европа, Франция – страны Магриба и др.) В условиях России она требует больших временных и финансовых затрат. В первую очередь это касается построения обобщенной функции затрат на перевозки разными видами транспорта (факторы – время и затраты), использования опыта западных исследований по применению экономической теории анализа результатов и затрат при его развитии и, что особо важно, – адаптации этой теории к нашим условиям.

11. При рассмотрении МТК следует акцентировать особое внимание на приоритетность экономического фактора при исследовании их развития. Учитывая относительное отставание в области автомобильных и особенно комбинированных перевозок (по основной и вспомогательной инфраструктуре и транспортным средствам), своевременно напомнить, что в странах Западной Европы есть работы по программам развития транспорта с использованием критерия минимума автоперевозок, т.е. по экологической целесообразности. Стратегия развития транспорта в странах ЕС учитывает приоритет экологически чистого железнодорожного транспорта, причем автомобильный транспорт используется главным образом для подвоза груза к терминальным и другим техническим устройствам интермодальной сети. Поэтому к обоснованию прямых автомобильных перевозок в международном сообщении следует относиться с особой тщательностью, так как коридоры строятся на длительную перспективу.

12. Исследование проблем развития российской транспортной инфраструктуры общеевропейского значения целесообразно проводить в рамках эффективных «хозяйственных мероприятий», обеспечивающих достижения определенных результатов.

13. В качестве входной экзогенной информации для проведения исследований, связанных с развитием транспортной инфраструктуры международного значения, следует, по нашему мнению, иметь следующие данные:

- сценарии СЭР России, состояние и прогноз международной торговли и ее структуры;
- размещение и состояние основной и вспомогательной транспортной инфраструктуры автомобильного, железнодорожного и комбинированного видов транспорта в рассматриваемых полигонах сети, включая нормативы и параметры объектов по транспортному обслуживанию клиентов;
- отчетные объемы перевозок на участках железнодорожной интенсивности движения автодорожных сетей исследуемых регионов, включая контейнерные перевозки;
- федеральные и региональные программы развития транспортной инфраструктуры;
- технико-экономические обоснования и проекты развития транспортной инфраструктуры исследуемых полигонов сети;
- международные технические и технологические нормы и параметры развития и работы объектов транспортной инфраструктуры;
- материалы транспортных международных организаций по формированию общеевропейской интермодальной сети, западноевропейских МТК и МТК панъевропейской интермодальной сети;
- материалы международных семинаров по применению интермодального подхода при развитии транспортной инфраструктуры;
- протоколы, меморандумы и другие документы международных совещаний и соглашений транспортных министерств стран ближнего и дальнего зарубежья по вопросам работы и развития транспортных систем;
- нормативы эксплуатационных и капитальных затрат на осуществление мероприятий по модернизации и новому строительству объектов основной и вспомогательной инфраструктуры;
- опыт привлечения частного сектора к финансированию развития транспортной инфраструктуры;
- информацию об опыте использования платных автомобильных дорог;

- методологические подходы UNIDO по проведению технико-экономических исследований;
- пакет программных продуктов COMFAR для оценки инвестиционных проектов или другой аналогичный пакет.

3.2. От макроэкономического прогноза к транспортной стратегии России⁵⁶

Разрабатываемая Минтрансом РФ Стратегия содержит положения, которые можно разделить на три части: государственная политика в области транспорта и взаимодействия транспорта с остальной экономикой, перспективный план развития национальной транспортной инфраструктуры, институциональные преобразования, обеспечивающие соответствие принимаемой Стратегии предстоящего развития транспортной системы.

Перед Институтом экономики и организации промышленного производства (г. Новосибирск) была поставлена задача — дать экономическое обоснование перспективному плану развития национальной транспортной инфраструктуры, т.е. исследовать лишь одну из трех компонент Стратегии. Ни государственная политика, ни институциональные преобразования не являлись специальным предметом или объектом изучения ИЭОПП.

Задача не ставилась в «конъюнктурном» формате: научно обосновать предложения Минтранса. Допускалось, что в результате экономической проработки некоторые фрагменты перспективного плана развития транспортной инфраструктуры могут измениться или получить вариантное представление.

Для решения поставленной задачи предполагалось, используя разработанные в ИЭОПП методики, построить прогноз развития экономики России в разрезе макрорегионов и макроотраслей, который включал бы транспортный блок (объемы транспортной работы по макрорегионам, перевозки макрогрузов по направлениям), интерпретируемый как транспортно-экономический баланс. Параметры этого транспортного блока после определенной детализации и определяют перспективный план развития транспортной инфраструктуры, согласованный по своему построению с перспективами развития экономики в целом.

При решении этой задачи должны были использоваться проекты транспортной Стратегии, ФЦП «Модернизация транспортной системы России», «Энергетическая стратегия России на период до 2020 года», «Программа СЭР РФ на среднесрочную перспективу (2003–2006 годы)»,

⁵⁶ От макроэкономического прогноза к транспортной стратегии России. В.И. Суслов. Материалы обсуждения в центре стратегических разработок по транспортной стратегии России. М.10–11.11.03. Новосибирск. 2003 г.

«Стратегия экономического развития Сибири», планы и программы крупных компаний и корпораций.

В качестве базисного года расчетов предполагалось принять 2000 г., а прогноз давать на 2010 г. и далее на 2025 г. Этот замысел в целом удалось реализовать.

Целевые установки и сценарные условия:

1. Общеэкономические.
2. Транспортно-экономические.

Заметное увеличение доли связи в отрасли «транспорт и связь» — как следствие все более широкого использования современных средств телекоммуникации, и доли пассажирского транспорта в отрасли «транспорт» (пассажирооборот растет почти в 1,5 раза быстрее, чем экономика страны в среднем).

Более медленный по сравнению с ВВП рост объема работы грузового транспорта за счет роста эффективности перевозок и увеличения в экономике доли менее грузоемких продуктов перерабатывающих отраслей. К 2025 г. транспортная емкость ВВП в измерении руб./руб. должна сократиться примерно на четверть. Еще более заметно снижение транспортной емкости ВВП в измерении ткм./руб. — почти на 35% (как следствие увеличения в грузообороте доли более дорогих грузов).

Увеличение в объемах транспортной работы автомобильного и авиационного транспорта — за счет снижения доли железнодорожного транспорта, доли трубопроводного, речного и морского транспорта не должны заметно измениться.

Модернизация транспортной инфраструктуры в Европейской части страны и формирование опорной транспортной сети в Сибири и на Дальнем Востоке.

Ощутимое усиление нагрузки на транспортную сеть России в связи с прохождением по ее территории трансконтинентальных коридоров «Запад-Восток» и «Север-Юг».

Набор транспортных проектов известен, и вряд ли он может быть заметно изменен. Основной вопрос: в какой последовательности эти проекты вводить в строй. Полученному макроэкономическому прогнозу не противоречит следующий вариант эшелонирования проектов во времени.

В Первом прогнозном периоде (до 2010 г.) дефицита транспортных мощностей для внутрироссийских перевозок не существует. Поэтому завершаются крупные проекты, начатые ранее автомобильная магистраль «Чита — Хабаровск», железнодорожная магистраль до Якутска; расширяются возможности выхода российской экономики на внешние рынки — реконструкция морских портов (Мурманск, Санкт-Петербург (вместе с портами-«спутниками»), Новороссийск, Астрахань, Находка, Ванино),

строительство газопроводов «Ямал – Западная Европа» и «Ковыкта – Дацин – Харбин», нефтепровода «Ангарск – Дацин», восстановление и расширение пропускных возможностей транспортной связки «Енисей – западное крыло Северного морского пути (СМП)»; обеспечиваются транспортные выходы к районам нового освоения и проводится обустройство этих районов — железные дороги на Бованенково, Газовскую губу, Удокан, Эльгу, автомагистраль «Салехард – Надым – Новый Уренгой».

Во Втором прогнозном периоде (2011-2025 гг.) после удвоения экономики возникает дефицит транспортных мощностей, особенно на Востоке страны.

Одним из самых грузонапряженных участков становится широтное направление на юге Сибири. Вариантом решения этой проблемы является строительство Северо-Сибирской железнодорожной магистрали. Привлекательным в таком варианте решения проблемы является то, что данная магистраль выступает важнейшим элементом опорной транспортной сети Сибири, который замыкает БАМ на европейскую часть страны.

Другим важным элементом опорной транспортной сети является сибирская часть Трансарктической железнодорожной магистрали. Строительство железной дороги «Салехард – Игарка» (участок «Новый Уренгой – Коротчаево» этой дороги функционирует) можно было бы также начать до 2025 года с восстановления так называемой «Мертвой железной дороги».

В этот период должна быть продолжена работа над обустройством СМП, теперь уже – его восточного крыла. Такая работа может начаться со строительства порта в Диксоне с нефтетрубопроводным выходом на него из Ямало-Ненецкого автономного округа.

Продолжается строительство транспортных магистралей к осваиваемым месторождениям (Харасавейское, Собинское, Куюмбинское и Юрубчено-Тохомское), к морским портам (нефтепровод «Ангарск - Находка»).

Варианты, альтернативные Севсибу (уголь, лес, контейнеры, руды цветных и черных металлов...).

Средсиб, Южсиб (2,5 тыс. км по территории Казахстана.)

СМП–Енисей (Обь, Лена) максимальная пропускная способность 5–10 млн. т. (вместо 50–100 млн. т.).

Трубопроводы — высокий риск (уголь - жидкое топливо).

В соответствии со сделанным макропрогнозом (что согласуется с «Энергетической стратегией России на период до 2020 года») так называемая «газовая пауза» заканчивается и энергетику в значительной степени придется «возвращать» на уголь. Поток угля на запад через юг Западной Сибири существенно возрастет. Вырастут также потоки лесных грузов, руд черных и цветных металлов (как следствие, в частности, освоения Удока-

на). Наконец значительная часть мощности Транссиба начнет использоваться для трансконтинентального транзита контейнеров.

Транссиб, несмотря на заложенное в макропрогнозе расширение его возможностей на треть, перестает справляться с возросшим потоком грузов. Один из вариантов решения проблем – строительство Севсиба. Но есть и другие варианты.

Радикальное улучшение условий провоза грузов по территории Казахстана, и получение гарантий на будущее. Тогда можно было бы задействовать мощности Сред- и Южсиба.

Коренная реконструкция Транссиба, связанная с заменой рельсового полотна и подвижного состава. Для этого потребуется либо коренная реконструкция комбинатов в Нижнем Тагиле и Новокузнецке (фактически создание новой черной металлургии), либо масштабные и дорогостоящие закупки рельсов в Германии и Японии. В любом случае неизбежны огромные затраты, которые конечно окупятся в будущем, но исключают возможность удвоения ВВП за 10 текущих лет.

Максимальное задействование связки «Енисей-СМП» только на первый взгляд является вариантом решения проблемы, т. к. не сопоставимы масштабы пропускных возможностей этих транспортных магистралей.

Разработка и последующее использование принципиально новых технологий в энергетике вообще и угольной энергетике в частности, в транспортировке и использовании энергии. Возможно это самый правильный путь. Но риски очень высоки.

Можно в качестве примера рассмотреть государственную транспортную политику Казахстана в рамках развития транзитного транспорта⁵⁷. Национальная транспортная модель состоит из двух частей:

- интегрированной модели стратегического планирования транспорта страны, ориентированной непосредственно на конечные цели транспортной политики;
- совокупности оперативных моделей, решающие многие вопросы, затрагивающие конечные цели транспортной политики опосредованно.

Состав модели стратегического планирования включает следующие подмодели:

- сохранение окружающей среды (основной показатель – доля транспорта в общем загрязнении окружающей среды; тенденция – снижение);
- экономический рост (основные показатели: грузоемкость экономики (снижение) и рентабельность транспортных отраслей с точки зрения государства (увеличение));

⁵⁷ Стратегия развития транспорта Казахстана Бугроменко В. Н. Бюллетень транспортной информации № 4 (46) 1999 г

- социальное благополучие (основные показатели: уровень транспортной дискриминации (тенденция к полной ликвидации) и передвижение с социально-культурными целями (рост);

- геополитическое влияние (показатели: использование выгод транспортного положения (рост) и вероятность чрезвычайных ситуаций в случае выхода из строя отдельных участков сети (снижение).

Совокупность вышеназванных показателей конечного потребления транспортных услуг составляет так называемый минимальный транспортный стандарт (МТС). Разница между нормативными значениями МТС (отражающими возможности НТП и достижения целей Стратегии) и фактическими значениями задает вектор государственной транспортной политики.

Экспертная система Geograsom SW включает следующие основные блоки:

- определение стратегических целей развития региона (страны);
- оценка качества существующих транспортных условий жизнедеятельности населения и хозяйствования;
- автогенерация предложений по развитию Единой транспортной сети с возможным вмешательством экспертов;
- составление альтернативных инвестиционных программ;
- финансовое обеспечение принятой программы и предложения по коррекции налоговой политики;
- получение «Белой книги» (для лоббирования корпоративных интересов в законодательных и исполнительных органах) – свободной инвестиционной стратегии развития транспорта.

В основе функционирования системы, помимо множества традиционных моделей (типа гравитационных, кратчайших путей на графе и т. п.) используются две инновационных технологии: модель интегральной транспортной доступности и модель территориального взаимодействия.

Модель интегральной транспортной доступности (ИТД) отражает техническую и технологическую (конфигурацию) надежности функционирования ЕТС. Основные показатели ИТД определяются как вероятность достижения любой точки данной сети за определенное (нормативное) или заданное технической скоростью время (нормативных и фактических затрат времени отдельно для грузо- и пассажироперевозок)

Наиболее возможными стратегическими инновациями являются:

- чистый вклад видов транспорта в ВВП;
- транспортная дискриминация населения;
- стоимостная оценка транзитного потенциала.

Транспортная дискриминация населения и производные от нее – потери свободного времени населения из-за бездорожья и плохого транспортного обслуживания – представляет собой форму территориальных аспек-

тов социальной несправедливости. В рамках МТС государство берет на себя обеспечение некоторых равных стартовых условий, при которых достигается потребление минимальных социальных услуг (здравоохранения, культуры, образования и т.п.). Различают транспортную доступность регулярных и эпизодических услуг. Уровень транспортной дискриминации населения по регулярным услугам достигает в некоторых регионах от 50 до 90 % (как и во многих больших по размерам развивающихся странах).

Выгоды от использования транзита должны быть важнейшим финансовым регулятором благосостояния территории. Так, например, ежегодно чистая выгода Казахстана от транзита составляет 1025 млн долларов США, в том числе направление «Россия – Средняя Азия» дает – 710 млн, «Шелковый путь» – 190 млн, «Россия – Китай» – 125 млн долл США.

Методологической основой системы стратегического планирования транспорта являются следующие принципы:

- одновременный учет всех видов транспорта;
- планирование по единым (в виде МТС) конечным потребительским свойствам, несмотря на технологическое несовпадение различных видов транспорта;
- разделение ответственности производителей и потребителей транспортных услуг;
- конечная целевая направленность не на эффективность самого транспорта, а на улучшение транспортных условий жизнедеятельности и хозяйствования;
- использование системного подхода «локальные изменения – глобальный отклик»;
- оценка социальных последствий реализации транспортных проектов как важной предпосылки их экономической целесообразности.

3.3. Проблемы прогноза и координации развития транспорта и экономики регионов Сибири⁵⁸ в целом

Азиатские регионы России — одни из ворот для экономики России на рынки нового гиганта — стран АТР, объединение которых (возможно по типу ЕС) не за горами. Имея незаселенный Восток России и перенаселенные пограничные регионы Китая, крайне опасно оставлять подобную ситуацию без внимания. Невозможно долгое время рассчитывать на чисто военные аспекты сдерживания территориальной «мирной» экспансии

⁵⁸ Транспортная система азиатской части страны: особенности формирования в новых геополитических условиях В.Ю. Малов Исследование проведено в рамках выполнения интеграционного проекта СО РАН N74. В подготовке материалов принимали участие В.В. Воробьева, В.Д. Ионова, Т.Н. Есикова, Я.Т. Яблочникова. Материалы обсуждения в центре стратегических разработок по транспортной стратегии России. М.10–11.11.03. Новосибирск. 2003 г.

на наши практически пустынные, но очень привлекательные территории. Понятно, что ни заселение территорий, ни их экономическое развитие не могут осуществляться без надежной транспортной системы.

Пример Китая⁵⁹, который к 2010 году собирается построить железную дорогу до Лхасы (преодолев перевал в 5000 м), «пристегнув», таким образом, Тибет еще крепче, должен заставить задуматься российское правительство об исключительной важности транспортной системы для сохранения не только экономического, но и политического пространства страны.

Настало время активных действий Российского государства, направленных на упрочение места Транссиба в мировой транспортной системе, и заинтересована в этом больше всех Россия. Европа найдет себе выход к берегам Тихого океана, а Азия — в Европу, но это будет путь вне России и в ущерб России.

Превращение Транссиба в скоростную международную трансконтинентальную магистраль потребует ее освобождения от массовых внутрироссийских грузов. Для обслуживания перевозок между регионами Азиатской и Центральной России (включая и Урал) потребуется завершение сооружения Севсиба. Севсиб рассматривается как составное среднее звено нового Северо-Российского транспортного коридора: от портов Ванино и Советская Гавань на побережье Тихого океана и до Архангельска на Белом море и перспективного будущего порта Индига на Баренцевом море. Восточное звено данного коридора — БАМ, западное — Баренцкомур. Особое геополитическое значение данной магистрали в том, что она полностью проходит по территории России.

Для сохранения единого экономического пространства России необходима реконструкция существующих транспортных коридоров и завершение создания новых. В этих проектах заинтересованы и многие другие страны, как Западной Европы, так и АТР. Насущная задача — найти такие условия привлечения иностранных инвестиций, которые бы не снижая уровень оборонной безопасности страны, были бы привлекательны для всех потенциальных участников.

Сегодняшние реалии таковы, что государство самостоятельно (только своими финансами) создавать транспортную инфраструктуру, тем более в Азиатской России, не в состоянии, а создавать ее необходимо для достижения геополитических долгосрочных интересов страны. С другой стороны ресурсоэксплуатирующие компании также нуждаются в транспортной инфраструктуре и готовы вложить в нее свои капиталы.

⁵⁹ Подробнее об опыте Китая в формировании своей транспортной сети см., например, Тархов С.А., Малов В.Ю. Железные дороги Китая как основа интеграции ее регионов: уроки для России. ЭКО, N3, 2003, с. 170-178, и Тархов С.А. Основные направления транспортной стратегии Китая (на примере развития сети железных дорог). Транспортная стратегия России: материалы научно-практической конференции 12-13 мая, г. Новосибирск. 2003

Естественно только в те проекты, которые им выгодны непосредственно. Задача государства — выявив совпадающие интересы компаний и самого государства, объединить усилия и капиталы в деле реализации взаимоприемлемого варианта транспортного строительства.

Так, например, исследуя перспективы реализации проекта строительства Севсиба, выяснилось, что именно с регионами, находящимися в зоне влияния этой магистрали, связывают свои долгосрочные планы развития несколько крупнейших компаний, действующих на территории Азиатской части России. Совпадение стратегических интересов компаний и государства создает хорошую основу для применения концессионного механизма в деле аккумуляции инвестиций для строительства инфраструктурных объектов, в т.ч. и транспортных⁶⁰.

Моделирование прогнозных вариантов развития регионов и транспорта⁶¹ может быть основана на следующих теоретических подходах.

Важнейшей функцией органов исполнительной власти субъектов РФ является разработка научно-обоснованного долгосрочного прогноза, стратегии и программы СЭР регионов. Успешное выполнение этой функции во многом зависит от технологии прогнозирования социально-экономической деятельности регионов, которой владеют экономические органы областей (краев, республик).

Перспективные экономические расчеты — необходимый элемент процедуры формирования региональной политики. В самом общем виде их задача состоит в согласовании значений показателей, характеризующих результаты политики, с необходимыми объемами различных ресурсов. Как целевые, так и ресурсные показатели взаимозависимы⁶². Связи между ними носят либо балансовый характер (например, объем валового накопления — объем непроемленного потребления в регионе в данном году), либо функциональный (например, зависимость потребления топлива в какой-либо отрасли от объема производства). Кроме того, взаимосвязи обоих типов могут иметь место, как в статике, так и в динамике. Наконец, в различных конкретных обстоятельствах один и тот же индикатор способен отражать как цель, так и средство (ресурс) для ее реализации.

Существование указанных взаимосвязей обуславливает логическую

⁶⁰ Подобный механизм, например предложен В.Г. Варнавским и описан в его работе «Концессионный механизм партнерства государства и частного сектора». МОНФ, ИМЭМО РАН, Москва, 2003, 270с. Об этой стороне значимости Севсиба см. подробнее: Бандман М.К., Мазуренко В.Н., Реутский А.П., Ткаченко В.Я. «Северо-Сибирская железная дорога как западное звено второй широтной магистрали страны». Проблемы развития транспорта Сибири. - Новосибирск, ИЭиОПП СО АН СССР, 1985, с.68-7.

⁶¹ Моделирование и прогнозирование транспортных показателей Российской Федерации, «Сибирского соглашения» и Иркутской области / Н. В. Брылева, А. Г. Гаврилова, И. В. Гусева, В. Б. Игнатьев, О. С. Конторских, А. В. Курпас, Ю. Е. Попова; Байк. гос. ун-т экономики и права. — Иркутск, 2002. — 135 с.

⁶² Суворов А.В., Горст М.Ю. Система макроэкономических балансов для прогнозирования экономики региона // Проблемы прогнозирования. — 2003. — №4. — С. 67-83.

целесообразность разработки некоторой формализованной схемы (модели) в качестве базы перспективных экономических расчетов. Разумеется, квалифицированные специалисты-практики общеэкономических и финансовых ведомств могут, например, составить непротиворечивый проект бюджета региона путем простейших частных расчетов отдельных показателей и последовательного приближения к взаимосогласованной системе их значений. Однако в этом случае процедурам получения такого решения всегда можно поставить в соответствие некоторую формализованную схему расчетов, реализуемую, так сказать, в неявной форме. Следствием того, что схема расчетов не «эксплицирована», является, как правило, невозможность выявления и анализа всех альтернатив и соответственно выбора наиболее приемлемой из них.

Очевидно, что потребность в использовании формализованных схем резко возрастает при расчетах на средне- и долгосрочную перспективу, призванных обосновать стратегические решения в рамках различного рода программ развития отдельных субъектов Федерации или макрорегионов типа федеральных округов. Исследования, связанные с построением различных систем моделей и расчетных схем для регионального уровня, ведутся уже несколько десятилетий. Вместе с тем, они не привели к выработке общих правил построения систем расчетов, пригодных для практического использования. Это связано с рядом методических проблем, первопричина которых – неоднородность и ограниченная сопоставимость массивов экономической информации, отражающих различные аспекты общественного воспроизводства на региональном уровне.

Разработка описанной ниже системы перспективных расчетов была нацелена на решение именно этих вопросов. Обобщение этого опыта позволило сформулировать следующие элементарные требования к системе макроэкономических прогнозных расчетов.

Первое. Минимально необходимое и одновременно логически полное описание процесса общественного воспроизводства предполагает при построении прогнозных расчетов составление трех таблиц-счетов: производства валового регионального продукта (ВРП), его первичного распределения, его использования. Такое построение должно опосредоваться расчетом баланса денежных доходов и расходов населения (БДДР) и консолидированного бюджета субъекта Федерации и внебюджетных фондов. Построение БДДР и бюджета региона заменяет (хотя не в полной мере и не в точном соответствии с абстрактной схемой процесса воспроизводства) счет вторичного распределения ВРП. Необходимость увязки счетов ВРП с параметрами бюджета региона очевидна, если речь идет о создании систем расчетов, предназначенных для их практического использования региональными администрациями. Построение БДДР также необходимо в связи

с тем, что динамика денежных доходов и их компонент выступает важнейшим обобщенным индикатором результатов экономического развития.

Второе. Из первого требования следует, что на стадии производства ВРП необходимо выделить как минимум три сектора: предприятий; домашних хозяйств и услуг, финансируемых за счет региональных финансов (бюджета и внебюджетных фондов); федеральных средств. Соответственно на стадии использования ВРП в числе источников финансирования требуется выделить следующие средства: населения; государственные — федерального и регионального уровней; предприятий и организаций.

Третье. Компактность системы расчетов должна сочетаться с возможностью расширения номенклатуры показателей. Во-первых, это позволяет отразить конкретные аспекты функционирования экономики данного региона. Во-вторых, — связано с различными функциями макроэкономических расчетов на разных стадиях разработки бюджета или программы экономического развития региона. Макроэкономические прогнозные расчеты, с одной стороны, выступают основой детальных проектировок, раскрывающих конкретные особенности функционирования экономики региона, формирования доходной и расходной частей его бюджета и т. д. В этом случае принято говорить, что такие расчеты выполняют «задающую» функцию, т. е. определяют масштаб функционирования экономики в перспективе, исходя из минимального числа экзогенно задаваемых параметров и гипотез. С другой — макроэкономические расчеты призваны интегрировать результаты детальных проектировок с целью представления в агрегированной, компактной форме итогов экономического развития (так называемая «сводная» функция). В этом случае система расчетов предполагает наличие значительного количества переменных и параметров, задаваемых извне.

Четвертое. В качестве инструмента прогнозных расчетов в работе Серебрякова Г.Р., Узякова М.Н., Янговского А.А.⁶³ предложено использовать межотраслевую модель экономики региона. В том или ином виде подобные построения проводились во всех упомянутых выше региональных проектах. Бесспорно, для ряда субъектов Федерации, обладающих многоотраслевой промышленностью, например для областей Уральского региона, такое построение имеет смысл. Для основной же части субъектов Федерации, имеющих простую структуру экономики, нет необходимости составлять таблицу межотраслевых связей даже в агрегированной, 22-отраслевой номенклатуре в связи с тем, что большая часть межотраслевых

⁶³ Серебряков Г.Р., Узяков М.Н., Янговский А.А. Межотраслевая модель экономики Ивановской области // Проблемы прогнозирования. 2001. № 4.

потоков будет близка к нулю.

Пятое. Открытость региональной экономики выражается в значительных межрегиональных товарных и финансовых потоках. Соответственно они должны быть отображены в рамках макроэкономических расчетов. К сожалению, имеющаяся информация позволила построить лишь приближенные балансы ввоза-вывоза продукции в стоимостной оценке и в необходимых случаях модифицировать балансы денежных доходов и расходов населения.

Рассматриваемая система расчетов включает пять взаимосвязанных групп показателей, описывающих:

- производство ВРП, т. е. формирование выручки и добавленной стоимости в отдельных отраслях;
- образование доходов (оплата труда, валовая прибыль и др.);
- использование ВРП на потребление и накопление;
- построение баланса денежных доходов и расходов населения;
- формирование консолидированного бюджета региона и внебюджетных фондов.

Взаимосвязь этих групп выражается в том, что либо в двух (или более) группах фигурируют одни и те же переменные, либо показатели одной группы рассчитываются на базе показателей другой. Перспективные расчеты осуществляются путем экзогенного задания системы структурных параметров и коэффициентов, исчисленных на основе информации за отчетные годы, а также части переменных, фигурирующих в этих группах.

Анализ практического опыта администраций субъектов РФ показывает, что традиционные технологии прогнозирования регионального развития имеют следующие недостатки:

- прогнозирование ведется по разрозненным группам показателей (население и трудовые ресурсы, промышленность, сельское хозяйство, капитальные вложения, доходы и расходы бюджета, финансовые ресурсы и затраты, валовый региональный продукт и т.п.);
- применяются, в основном, статистические (трендовые) методы прогнозирования;
- используемая статистическая информация неполна и непоследовательна.

В итоге результаты прогнозирования, особенно на долгосрочный период, оказываются противоречивыми. Это порождает необходимость их согласования, что выполняется чаще всего только по отношению к верхнему уровню показателей путем более или менее механической подгонки. Поскольку показатели других уровней остаются при этом без изменения, то противоречивость не устраняется, а как бы «ретушируется», и тем изящнее, чем искуснее аналитик-прогнозист. И что хуже всего, любое

изменение в сценарии прогнозирования неизбежно ведет к повторению этой трудоемкой и неформализуемой процедуры.

Возможен и другой подход, основанный на составлении общего списка прогнозируемых параметров, выписывании отношений и причинно-следственных связей между ними. Последнее требует введения субъектов региона как действующих агентов и описание стратегий их поведения. Задав сценарно траектории экзогенных (извне заданных) параметров полученной модели, можно рассчитать эволюцию эндогенных (целевых) параметров путем воспроизведения установленных причинно-следственных связей.

Главное преимущество такого подхода к прогнозированию состоит в том, что основное внимание уделяется не анализу трендов основных показателей, характеризующих состояние региона, а оценке параметров стратегий поведения его субъектов, приведших к этому состоянию. Еще один важный аргумент – априорная сбалансированность получаемого прогноза в отличие от трендового прогнозирования по отдельным показателям или их группам.

Рассматриваемый подход, несмотря на его очевидность, непрост и требует решения ряда научных и технических проблем. В частности, он подразумевает решение фундаментальной проблемы экономического моделирования, связанной с проведением комплексных теоретических исследований производственных, инвестиционных, финансово-кредитных, социальных и других процессов, протекающих на территории региона и определяющих его состояние и развитие. Как показывают литературные источники, наиболее стандартный подход к моделированию поведения экономических систем состоит в использовании моделей общего равновесия⁶⁴. В работе Гуриева С.М. и Поспелова И.Г.⁶⁵ рассматривается макроэкономическая динамическая модель, построенная на идеях общего равновесия.

Согласно теории равновесия, экономические агенты (производители и потребители), действуя в эгоистических интересах, составляют индивидуальные планы производства и потребления продукции. Этот процесс описывается моделями поведения, характер которых зависит от технологии производства, системы предпочтений и системы цен. Если технология и система предпочтений фиксированны, то существенной оказывается только система цен. Первый вопрос, на который следует ответить — вопрос существования. Найдется ли вообще для данной системы предпочтений и данной технологии производства равновесная система цен, при которой

⁶⁴ Математическое моделирование макроэкономических процессов // Учеб. пособие. Котов И.В., Шалабин Г.В., Воронцовский А.В., Лисицин В.Ю., Пахомова Н.В. Л.: Изд-во Ленингр. ун-та, 1980. Полтерович В.М. Экономическое равновесие и хозяйственный механизм. М.: Наука, 1990.

⁶⁵ Гуриев С.М., Поспелов И.Г., Модель общего равновесия экономики переходного периода // Математическое моделирование. 1994. Т. 6. №2.

соответствующие ей решения производителей и потребителей будут совместимы? Следующий вопрос – достижимо ли состояние равновесия? Если оно единственно и достижимо, то как это состояние будет меняться при изменении технологии производства и предпочтений потребителей? Наконец, последний вопрос – насколько эффективно состояние равновесия с точки зрения общего благосостояния? Анализ экономической динамики сводится к определению функций спроса и предложения, обеспечивающих существование и устойчивость стационарной точки модели.

Факторы, не позволяющие надеяться на эффективность применения методов теории общего равновесия для анализа и прогнозирования региональной социально-экономической ситуации:

- теория общего равновесия применима по отношению к мелким производителям и потребителям в условиях совершенной конкуренции, когда ни один из экономических агентов не в состоянии самостоятельно влиять на систему цен и воспринимает ее как заданную, что не соответствует ситуации в России;

- для условий быстро меняющегося общества теория общего равновесия в лучшем случае может дать только дрейфующую асимптоту, к которой стремятся экономические процессы;

- регион является открытой системой, однако многие процессы, связанные с его экономикой, протекают за его пределами (например, экономический гигант АвтоВАЗ (Тольятти) имеет основных контрагентов за пределами региона);

- методы теории общего равновесия не обеспечены в достаточной степени региональной социально-экономической статистикой.

Кроме того, отношения спроса и предложения сами по себе не в состоянии ничего объяснить. Важны процесс установления равновесия между ними, законы формирования цен на товары и доходов различных классов общества, а также динамика движения к равновесию. Другая важная проблема — верификация и коррекция региональной социально-экономической статистики⁶⁶. В большинстве работ по региональному моделированию эта проблема даже не упоминается.

И, наконец, не последнюю роль играет выбор инструментальных средств моделирования. Не секрет, что имеющиеся в распоряжении разработчиков несовершенные методы и вычислительные средства приводят к намеренному огрублению модели, отказу от тех или иных идей в угоду используемому инструменту. Правда, в последнее время в экономическом моделировании стали использоваться идеи искусственного интеллекта и мультиагентного моделирования, позволяющие по-новому взглянуть на

⁶⁶ Фурсов В.А., Цыбатов В.А. Методы и алгоритмы верификации статистической информации при составлении балансов. V Международная конференция «Региональная информатика–96». СПб. 1996.

социально-экономические процессы, как на интерференцию поведения субъектов территории.

Ученые Г.Р. Хасаев и В.А. Цыбатов⁶⁷ рассматривают компьютерную технологию ситуационного прогнозирования, позволяющую проводить прогнозирование социально-экономической деятельности региона одновременно по всем показателям с учетом отношений между ними. При этом прогноз является результатом эволюции исходного состояния имитационной модели региона на заданную перспективу при заданных сценарных условиях. При прогнозировании субъекты региона рассматриваются как агенты, каждый из которых имеет свою цель, ресурсы и стратегию поведения. Эта технология прогнозирования одобрена Министерством экономического развития и торговли РФ, реализована и используется Департаментом экономического развития и инвестиций Администрации Самарской области.

Ученый Албегов М.М.⁶⁸ применяет методы для прогнозирования развития народного хозяйства в целом, его отдельных отраслей и регионов, межрайонных и финансовых взаимосвязей, основываясь на анализе ситуаций в условиях неполной информации. В качестве ключевого используется принцип минимума реорганизации. В условиях фиксации на будущее объемов производства и конечного потребления при построении межотраслевых балансов (МОБ) находится прогнозная матрица коэффициентов прямых затрат, каждый элемент которой минимально отличается от соответствующего элемента последнего отчетного МОБ.

В настоящее время следует отметить непрерывно растущую потребность в прогнозах. Возрастает актуальность повышения качества прогнозных исследований. Это требует более углубленного изучения и разработки основных проблем, возникающих в прогнозировании.

При современных условиях функционирования рыночной экономики, невозможно успешно управлять экономикой региона, без эффективного прогнозирования. От того, насколько прогнозирование будет точным и своевременным, а также соответствовать поставленным проблемам, будут зависеть, в конечном счете, общее развитие региона⁶⁹.

⁶⁷ Хасаев Г.Р., Цыбатов В.А. Технология прогнозирования регионального развития: опыт разработки и использования // Проблемы прогнозирования. – №3. – 2002 г. – С.65-84.

⁶⁸ Краткосрочное прогнозирование регионального развития в условиях неполной информации. Под. ред. Албегова М.М. 2001. 160 с.

⁶⁹ Курпас А.В. Дифференциация регионов РФ и прогнозирование экономического развития

3.4. Нефте газопроводы из Сибири⁷⁰. Варианты трубопроводов для экспорта природного газа

В настоящее время сформировались взгляды на возможные перспективные варианты трубопроводов для экспорта природного газа из восточных районов России в страны Северо-Восточной Азии. По оценкам различных вариантов экспорта природного газа из восточных районов России в страны Северо-Восточной Азии показывают, что рациональным будет создавать сеть экспортных газопроводов в два этапа⁷¹.

На первом этапе (2000-2010 гг.) предусматривается сооружение экспортного магистрального газопровода Иркутская область–Монголия–Китай–Южная Корея. Ресурсная база — Ковыктинское газоконденсатное месторождение (Иркутская область), месторождения природного газа Западной Якутии и Красноярского края. Потенциальные возможности экспорта природного газа — 30–35 млрд куб. м/год.

На втором же этапе (2010-2020 гг.) намечаются:

1) сооружение экспортного магистрального газопровода Западная Сибирь – Восточная Сибирь – страны Северо-Восточной Азии (Китай, Южная Корея). Ресурсная база — месторождения природного газа Западной и Восточной Сибири. Потенциальные возможности экспорта природного газа – 25-30 млрд куб.м/год;

2) сооружение экспортных магистральных газопроводов в Японию и другие страны Северо-Восточной Азии (Северная и Южная Корея). Ресурсная база – месторождения природного газа Центральной Якутии и Сахалинского шельфа. Потенциальные возможности экспорта природного газа — 25–30 млрд куб.м/год.

Газификация потребителей крупных промышленных центров требует сооружения в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке нескольких внутренних (локальных) газопроводов. Наряду с локальными газопроводами предполагается сооружение разветвленной сети магистральных внутри-российских и магистральных экспортных газопроводов. Некоторые их технико-экономические параметры приведены в таблице 64.

Таблица 64

Некоторые технико-экономические параметры магистральных газопроводов в Восточной Сибири⁷²

Газопровод	Протяженность, км	Диаметр, мм	Потребность в инвестициях,
------------	-------------------	-------------	----------------------------

⁷⁰ 26.05.2003 РИА "РосБизнесКонсалтинг" ТанDEM "РУСИА Петролеум" и ЮКОСа помешает планам Транснефти и Газпрома

⁷¹ Лавров О. Россия и Китай начали торг по цене на торг. // Комсомольская правда. – 2002. – 15 дек. (№231). – С.12.

⁷² //Регион: экономика и социология. – 2002. – № 1. – С. 103-117.

			млн долл.
Чаяндинское ГКМ – Ковыктинское ГКМ	860	1020	804,0
Ковыктинское ГКМ – Иркутск – Улан-Батор – Пекин	2550	1420	2955,0
Ачинск – Красноярск – Иркутск – Улан-Удэ – Чита – Шеньян	3664	1420	4246,0

В 2000 г. АО «Гипротрубопровод» разработало Декларацию о намерениях по строительству нефтепроводов Россия – Китай⁷³. Рассмотрено пять вариантов маршрута вновь проектируемого нефтепровода диаметром 1020 мм:

- 1) Ангарск – Улан-Батор – Эрен-Хобо – Пекин;
- 2) Ангарск – Чита (Карымская) – Дацин;
- 3) Ангарск – Чита – Дацин – Находка;
- 4) Ангарск – Чита – Хабаровск – Находка (на участке Чита – Хабаровск по территории России);
- 5) Ангарск – Чита – Хабаровск – Ванино (на участке Чита – Хабаровск по территории Китая).

Работы предполагается вести в два этапа. Для первого проанализированы варианты (1) и (2), для второго — (3)–(5).

По варианту (1) намечаются загрузка Ачинского НПЗ, НПЗ Ангарской нефтехимической компании и Хабаровского НПЗ западно-сибирской нефтью в течение всего рассматриваемого периода и поставка в Китай 20 млн. т. нефти ежегодно. Для его осуществления необходимо построить следующие нефтепроводы: Юрубчено-Тохомское месторождение — Ачинск–Ангарск, Талакан–Верхняя Чона, Верхняя Чона–Ангарск, Ангарск–Китай. При таком варианте выполняются условия соглашения с Китайской Народной Республикой, поставки нефти в 2010 г. могут составить 36–38 млн. т, а к 2020 г. объем экспорта может вырасти до 49–55 млн. т нефти в год.

Вариант (2) предусматривает постепенный перевод Ачинского НПЗ и НПЗ Ангарской нефтехимической компании на переработку нефти Юрубчено-Тохомского, Верхне-Чонского и Талаканского месторождений. Этот вариант даже при более оптимистическом прогнозе уровня добычи нефти в Восточной Сибири не обеспечивает выполнения условий соглашения с Китайской Народной Республикой, поскольку экспорт нефти в объеме 30 млн. т./год может быть достигнут только к 2020 г. Реализация варианта

⁷³ Санеев Б.Г., Мандельбаум М.М., Платонов М.А. и др. Развитие нефтегазовой промышленности на востоке России. — // Регион: экономика и социология. — 2002. — № 1. — С.103-117.

(2) предусматривает строительство всех трубопроводов, намеченных в варианте (1), за исключением трубопровода Ачинск – Ангарск, поскольку существующие нефтепроводы диаметром 700 и 1000 мм полностью обеспечивают необходимую перекачку нефти.

Сводные технико-экономические параметры магистральных нефтепроводов в Восточной Сибири приведены в таблице 65

Таблица 65

Некоторые технико-экономические параметры магистральных нефтепроводов в Восточной Сибири.⁷⁴

Нефтепровод	Протяженность, км	Диаметр, мм	Потребность в инвестициях, млн. долл.
Юрубчено-Тохомское месторождение–Ачинск	750	1020	383,0
Ачинск–Ангарск	1125	1020	575,0
Талакан–Верхняя Чона	110	426	86,0
Верхняя Чона–Ангарск	1100	720	507,0
Ангарск–Чита–Манжули	1642	1020	119,0

Реальностью уже стало достижение договоренностей о подписании до конца 2001 года технико-экономического обоснования на строительство экспортного нефтепровода от Ангарска в «Поднебесную». Кроме того, российской делегации удалось инициировать участие в переговорах корейских бизнесменов, после чего было подписано трехстороннее соглашение о строительстве газопровода с Ковыктинского газоконденсатного месторождения.

Иркутскому региону, по которому пройдут транзитные пути трубопроводов, предстоит сыграть, ключевую роль в реализации стратегии экономической безопасности России. Суть этой стратегии заключается в стремлении диверсифицировать направление экспорта и закрепиться на растущих юго-восточных рынках.

Россия даже пошла на уступки Китаю и согласовала маршрут трубопровода в обход Монголии: Ангарск–Чита–Забайкальск–Дацин, хотя это обойдется на 200 млн. долларов дороже (маршрут Ангарск–Улан-Батор–Пекин на 127 км короче). Но не исключено, что российская сторона вполне может отыграть назад, если китайцы проявят несговорчивость по цене.

⁷⁴ //Регион: экономика и социология. – 2002. – № 1. – с. 103-117.

Тараканов М.А. Химический комплекс Иркутской области в годы реформ. //Регион: эк-ка и социология. – 2002. – № 4. – С.152-165.

В Минэнерго РФ прошло совещание по развитию газового комплекса ВОО «РУСИА Петролеум» ведет переговоры с НК «ЮКОС» об интеграции проекта строительства газопровода ОАО, по которому предполагается перекачивать газовый конденсат с Ковыктинского месторождения, в проект строительства нефтепровода ЮКОСа из России в Китай по маршруту Ангарск–Дацин. Интеграция позволит на 10% снизить затраты на организацию экспорта российских углеводородов в Китай. Однако окончательное решение об интеграции проектов может быть принято только после утверждения ТЭО проекта освоения Ковыктинского газоконденсатного месторождения. В свою очередь, НК «ЮКОС» имеет намерение осуществлять экспорт российской нефти с месторождений в Восточной Сибири в объеме 30 млн т нефти в год. С этой инициативой компания выступила еще в 2000 г., заявив в качестве экспортного — маршрут Ангарск–Дацин. Через некоторое время с намерением строительства экспортного нефтепровода в Китай выступила также государственная компания «Транснефть». При этом вариант госкомпании предполагает значительно более широкое использование данного экспортного направления, позволяющее осуществлять поставки отечественной нефти помимо Китая еще в Японию и Корею. В соответствии с проектом «Транснефти», маршрут нефтепровода должен пройти от г.Ангарска до порта Находка в Приморском крае. Однако совместная реализация этих проектов невозможна, поскольку в данном случае они столкнутся с проблемой нехватки нефти для заполнения обоих нефтепроводов. Правительство склоняется к варианту строительства нефтепровода по маршруту предложенному ЮКОСом, с последующим его продлением до Находки. Возможный альянс НК «ЮКОС» и ОАО «РУСИА Петролеум» в части строительства «китайской трубы», безусловно, значительно поспособствует принятию положительного правительственного решения по проекту «Ангарск–Дацин», хотя это существенно сузит экспортные возможности России. Кроме того, интересы ЮКОСа в китайском проекте «могут быть на руку» западному бизнес-сообществу и возможный альянс с «РУСИА Петролеум» косвенно подтверждает эту мысль (компания принадлежит новой компании ВР-ТНК). Запад активно заинтересован в долгосрочном сотрудничестве с Китаем, поскольку это позволит усилить позиции американских и английских транснациональных корпораций на мировом рынке углеводородов, за счет снижения экспортных потоков российской нефти на традиционные площадки в Западную Европу. Интеграция усилий по строительству трубопроводов будет выгодна и для ЮКОСа и для «РУСИА Петролеум», однако не ясно, согласится ли на это Газпром, поскольку в настоящее время в газовом холдинге пока не уверены в экономической целесообразности поставок Ковыктинского газа на рынки стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). В предложениях Газпрома

по освоению нефтегазовых месторождений Восточной Сибири и Дальнего Востока газ с Ковыктинского месторождения предполагалось реализовывать внутри страны. Кроме того, в Газпроме также считают, что поскольку Ковыктинское месторождение близко расположено к целевым рынкам сбыта (Китай и Дальний Восток), ставится под вопрос выгодность разработки Чаяндинского газового месторождения, расположенного в Якутии. В таком случае государству будет сложно найти потенциального покупателя лицензии на его разработку.

По мнению газового монополиста, экономически целесообразнее для России сначала разработать Чаяндинское месторождение и поставлять с него газ на экспорт в страны АТР, а уж затем приступить к разработке Ковыкты. Следовательно, видимая привлекательность интеграции «РУСИА Петролеум» и ЮКОСа в части строительства экспортных трубопроводов в Китай может оказаться вдвойне экономически нецелесообразной для государства. Акционерами ОАО «РУСИА Петролеум» являются ВР-ТНК (62%), холдинг «Интеррос» (25,71%) и Фонд имущества Иркутской области (11,66%). Государственная комиссия по запасам уже утвердила показатели по Ковыктинскому месторождению в объеме 1,9 млрд куб. м газа и 124 млн т газового конденсата. При этом «РУСИА Петролеум» планирует реализовывать на территории России всего 4 млрд куб. газа в год, а остальное направлять на экспорт⁷⁵.

ЮКОС никогда бы не стал обременять свой бизнес такими масштабными и сложными обязательствами, если бы не было веры на успех и блестящие перспективы, которые сулит выход на китайские рынки. Иркутская область при этом получает сеть мощных трубопроводов.

Нефтепровод из Восточной Сибири на побережье Тихого океана. «Транснефть» пытается сэкономить при строительстве нефтепровода из Восточной Сибири на побережье Тихого океана. Президент компании Семен Вайншток, как сообщает Интерфакс, обратился к премьер-министру Михаилу Фрадкову с просьбой предоставить холдингу налоговые льготы при реализации проекта Тайшет-Находка, объясняя это тем, что льготы позволят снизить финансовую нагрузку на участников проекта, повысить его экономическую эффективность и сократить сроки окупаемости. «Транснефть» рассчитывает на снижение налогов только в том случае, если проект строительства нефтепровода Тайшет – Находка будет предусматривать ответвление трубопровода на Китай. В этом случае межправительственные соглашения между двумя странами позволят получить транспортному холдингу льготы.

⁷⁵26.05.2003 РИА "РосБизнесКонсалтинг" Тандем "РУСИА Петролеум" и ЮКОСа помешает планам Транснефти и Газпрома . РИА "РосБизнесКонсалтинг"

Предварительная оценка стоимости проекта доходит до 16 млрд долл. Поэтому в компании ищут возможные способы экономии. Если проект будет предусматривать ответвление на Китай, его стоимость снизится до 11 млрд долл. Дело в том, что от Тайшета до пункта Сковородино (60 км от китайской границы) мощность нефтепровода составит 80 млн тонн в год, из них 30 млн будет направляться в Китай, а 50 млн — в бухту Перевозная. Таким образом, уменьшится диаметр трубопровода от Сковородино до Перевозной длиной почти 2 тыс. км, а также мощность терминала, и это скажется на снижении стоимости проекта.

Прибыль «Транснефти» в ближайшие годы будет составлять порядка 400–500 млн долл. в год, и еще около 2–2,5 млрд долл. ей придется занимать. Средства будут привлекаться за счет проектного финансирования с возвратом из будущей выручки. Однако для этого холдингу необходимо заручиться гарантиями нефтяных компаний о поставках сырья в трубу. Однако эксперты сомневаются, что крупные нефтяные компании захотят сейчас связывать себя подобными обязательствами, создающими для них дополнительные риски, ведь недра Восточной Сибири пока практически не разрабатываются.

Правительство РФ приняло предложение Минпромэнерго России и открытого акционерного общества «Акционерная компания по транспорту нефти «Транснефть»», согласованное с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти, с учетом положительного заключения государственной экологической экспертизы о проектировании и строительстве единой нефтепроводной системы по маршруту г. Тайшет (Иркутская область) – г. Сковородино (Амурская область) – бухта Перевозная (Приморский край) общей мощностью до 80 млн. тонн нефти в год (далее – трубопроводная система «Восточная Сибирь – Тихий океан»).

МПР России должно разработать программу геологического изучения и предоставления в пользование месторождений углеводородного сырья Восточной Сибири и Дальнего Востока и по согласованию с Минпромэнерго России и Минэкономразвития России утвердить ее.

Минпромэнерго России, Минэкономразвития России и МПР России совместно с компанией «Транснефть» должны определить этапы строительства трубопроводной системы «Восточная Сибирь – Тихий океан» с учетом программы предоставления в пользование месторождений углеводородного сырья Восточной Сибири и Дальнего Востока.

Минтранс России совместно с Минобороны России должен разработать порядок захода в бухту Перевозная и выхода из нее с целью обеспечения безопасности плавания в акватории специализированного порта и на подходах к бухте.

Минтранс России с участием ОАО «Российские железные дороги» должен:

разработать и реализовать комплекс мер, направленных на бесперебойную доставку грузов, предназначенных для строительства объектов трубопроводной системы «Восточная Сибирь – Тихий океан»;

принять необходимые меры по транспортировке нефти железнодорожным транспортом с учетом этапов строительства трубопроводной системы «Восточная Сибирь – Тихий океан».

Органы государственной власти Республики Бурятия, Иркутской, Читинской и Амурской областей, Еврейской автономной области, Хабаровского и Приморского краев должны оказывать содействие в решении вопросов, связанных со строительством объектов трубопроводной системы «Восточная Сибирь – Тихий океан».

Федеральная служба тарифов (ФСТ) России при регулировании тарифов на транспортировку нефти по системе магистральных нефтепроводов компании «Транснефть» должна учитывать в соответствии с законодательством РФ средства, необходимые для реконструкции магистральных нефтепроводов, по которым осуществляется транспортировка нефти из Западной Сибири в направлении г. Тайшета, а также для финансирования обязательств, связанных с привлечением средств для проектирования и строительства трубопроводной системы «Восточная Сибирь – Тихий океан».

Минпромэнерго России совместно с Минэкономразвития России и Минфином России должны разработать и представить в установленном порядке предложения о мерах по повышению экономической эффективности строительства этой трубопроводной системы.

Минпромэнерго России будет осуществлять координацию, мониторинг и контроль реализации мероприятий по проектированию и строительству трубопроводной системы «Восточная Сибирь – Тихий океан» и один раз в полгода представлять в Правительство РФ соответствующий доклад⁷⁶.

3.5. Перспективы железнодорожных магистралей

Евразийская магистраль⁷⁷. Евразийская магистраль будет служить объединяющим фактором экономик и народов Земли. Пока ее нет в завершенном виде, но осталось соединить отдельные существующие звенья. Необходимость и реальность завершения строительства оставшихся участков очевидна. На северо-западе Европы принято решение и в ближайшие шесть лет будет построен крупнейший в мире подводный железнодорож-

⁷⁶ Распоряжение Правительства РФ от 31 декабря 2004 г. N 1737-р

⁷⁷ БТИ №8-9 (38-39) 1998 Международное сотрудничество. Евразийская супермагистраль. А.Л. Баритко, начальник отдела Департамента управления перевозками МПС России.

ный тоннель протяженностью 56 км, который свяжет западную точку Великобритании — город Холихед с побережьем Ирландии. Тоннель обеспечит присоединение Ирландии к скоростным транспортным магистралям Англии и Франции, обеспечив транспортировку грузов и перевозку пассажиров со скоростью до 200 км/ч. Путешествие из Дублина в Париж, в том числе по будущему железнодорожному тоннелю между Англией и Ирландией, и по уже действующему тоннельному переходу под проливом Ла-Манш, займет не более семи часов. Далее магистраль выйдет на железные дороги Франции, Германии, возможно, с заходом в страны Бенилюкса, перейдет на железные дороги Польши, Белоруссии и, наконец, на девять тысяч километров железных дорог России. В районе Комсомольска-на-Амуре железная дорога временно оборвется, но жизнь настойчиво требует от России прокладки железной дороги вдоль Амура до мыса Лазарева, сооружения железнодорожного тоннельного перехода под проливом Невельского на расстояние 6–7 км, а также строительства, небольшого железнодорожного участка по Сахалину для соединения с Сахалинской железной дорогой.

Железнодорожная сеть Сахалина на юге выходит к проливу Лаперуза, разделяющему Россию и Японию, а точнее, российский о. Сахалин и японский о. Хоккайдо. Разделяющее пространство составляет всего 40 км. Проблема соединения этих островов уже давно назрела для жителей этих государств, и в первую очередь, японцев. Они уже имеют проработки по решению этой проблемы. Возможны два варианта: пройти пролив железнодорожным тоннельным переходом или построить мост. Судя по имеющейся информации, японцы отдают предпочтение второму варианту — создать двадцать двухкилометровых пролетов совмещенного железнодорожного и автомобильного моста, что, по мнению их специалистов, технически вполне осуществимо. Сегодня Япония уже имеет подобные мосты.

Как известно, в Японии создана общественная организация по пропаганде и содействию реализации проекта, который называется «За соединение Японии с Евразийским материком». Членами организации являются ученые, бизнесмены, политики, представители банковских кругов. Как видим, реальность перекрытия этого пролива «железнодорожными рельсами» весьма велика в недалеком будущем, о. Хоккайдо, в свою очередь, соединен железнодорожным тоннелем длиной 55 км с о. Хонсю, крупнейшим островом Японии, где проживает более половины населения страны. Здесь расположены такие мегаполисы, как Токио, Иокогама и основная промышленность этой страны, а значит основные грузообразующие районы экспортной японской промышленности, которые дают большой объем работы транспорту.

Даже с точки зрения туриста, магистраль по протяженности, оригинальности маршрута и технических решений является уникальным сооружением: в одно путешествие можно покрыть пространство почти в двадцать тысяч километров, побывать в десяти странах Европы и Азии, на семи островах, посмотреть уникальные новейшие стройки современности, проехать 160 км под землей, а из них более сотни под водой, осмотреть десяток современнейших тоннелей, созерцать на «бреющем полете» воды пролива Лаперуза всего лишь за какие-то две недели — событие незабываемое. Это будет самая длинная железнодорожная линия мира. Однако главное ее предназначение — стать магистралью-труженицей.

Соединение в единую цепь всех звеньев железнодорожного транспорта от Токио до Дублина поднимет на новый уровень значение железнодорожного транспорта для Европы и Азии. Совершенно очевидно, что в этих условиях железнодорожники качественно выигрывают у конкурентов-моряков соревнование за перевозки грузов между этими географически отдаленными, но экономически высокоразвитыми частями мира. При этом важным показателем являются экологическая надежность, так как транспорт на электрической тяге значительно безопаснее самых надежных энергоносителей, применяемых на судах.

Достаточно широко известно, что вложение средств в морской флот и перевозки грузов морским транспортом — одно из самых доходных занятий бизнесменов. И это точно чувствует деловая Япония. Она почти монополизировала перевозки грузов в сообщении Япония — Западная Европа — Япония. Российский же морской флот оттеснен от участия в этих перевозках и работает где-то на «задворках».

Железная дорога «выиграет соревнование» у морского транспорта, так как, как уже говорилось в п.3.1, отпадет необходимость накапливать контейнеры до судовых партий, сократится расстояние перевозки, увеличится скорость доставки груза, ускорится оборачиваемость средств, вложенных в стоимость груза, сократятся сроки аренды контейнеров, снизится количество погрузочно-разгрузочных операций, а следовательно и снизятся затраты энергоносителей, трудовых ресурсов, необходимость наличия грузоподъемных кранов и их технического содержания и т.д. Кроме того, удельный вес перевозимого полезного груза среди многоразовой тары при перевозках морским флотом составляет порядка 30%, в то время как на железнодорожном транспорте — около 60%. Чем выше удельный вес перевозимого полезного груза на транспортном средстве, тем меньше энергоносителей расходуется на передвижение многоразовой тары, тем, эффективнее этот вид сообщения. Перевозки на этой магистрали будут осуществляться во всех видах подвижного состава, таких как цистерны, крытые и

специальные вагоны, и совершенно не обязательно наличие контейнера с его высоким собственным весом.

Завершение этой магистрали создаст благоприятные условия для перевозок грузов в сообщении России с Японией. Ежегодные перевозки российского экспорта в эту страну составляют порядка 15 млн. т. Смело можно утверждать, что новые условия перевозок грузов приведут к значительному росту объема внешнеторгового оборота России с Японией и сближению интересов двух стран.

В реализации проекта заинтересованы все железнодорожники Европы, чтобы на имеющихся мощностях обеспечить больший объем перевозок и, соответственно, получить больший доход; товаропроизводители как Европы, так и Японии в целях снижения транспортной составляющей, а также покупатели европейских товаров в Японии и японских в Европе для реального снижения цены на эти товары. Больше всех в реализации этого проекта заинтересована Россия. Ей предстоит неотложно решить свою внутреннюю проблему по созданию устойчивой связи материка с богатейшим о. Сахалин. Не решив транспортной проблемы, невозможно успешно начать освоение на острове огромных запасов нефти и газа, угольных ресурсов, богатых лесных массивов и, конечно, пока слабо используемых продовольственных ресурсов моря. К сожалению, руководители Сахалинского морского пароходства, акционировав его, изолировались от материка. Построенные на средства сахалинцев паромные суда Сахалин № 8 и 9 три года как отправлены в европейские моря на заработки твердой валюты для пароходства. Часть паромов постоянно отправляется на заработки в Японию и Южную Корею с целью перевозки старых автомашин для продажи. Оставшиеся на линии паромы постоянно простаивают из-за технической неисправности, отсутствия дизтоплива. А в это время сотни вагонов простаивают в ожидании попадания на паром. Грузы из простаивающих вагонов разворовываются, портятся; предприятия острова из-за отсутствия сырья и комплектующих изделий на грани полной остановки. Недостает продовольствия и энергоносителей. Жизнь подорожала и народ покидает остров. За последние годы уехали с Сахалина на материк более 100 тыс. жителей. Первопричиной такого положения является отсутствие устойчивой транспортной связи острова с материком и высокие ставки за пользование паромом.

Ситуация требует не реанимации развалившегося паромного сообщения, а принятия неординарных решений. Такими решениями должны быть или строительство железнодорожно-тоннельного перехода под проливом Невельского, или сооружение совмещенного железнодорожно-автомобильного моста по типу японских проектов. На строительстве тоннельного перехода под проливом Невельского могли бы быть использова-

ны специалисты по проходке Северо-Муйского тоннеля протяженностью более 15 км в полосе вечной мерзлоты на Байкало-Амурской магистрали.

Однако в создании этой супермагистрали имеется ряд проблем, которые предстоит решать. Одной из них является несоответствие ширины железнодорожной колеи в 4 странах, расположенных по всему маршруту следования. На полном маршруте придется дважды менять ширину колеи колесных пар в тележках. Примеры подобной работы в мировой практике имеются. Наиболее показательными моделями являются испанская с выходом на железные дороги Франции и других стран Европы и скандинавская в работе железных дорог Финляндии и Швеции. По-видимому, ни одна модель не может быть принята в чистом виде для этой магистрали. Предстоит большая работа в создании модели по автоматическому изменению ширины колесных пар. Эту технологию необходимо довести до высочайшей степени надежности и скорости выполнения операций с привлечением к этой чрезвычайно важной и ответственной работе ведущих отечественных и зарубежных специалистов, особенно профессионалов из системы военно-промышленного комплекса, чей высокий научно-технический потенциал оказался в настоящее время невостребованным.

Другой важной операцией является изменение ширины железнодорожной колеи в пределах Сахалинской железной дороги до ширины материковой 1520 мм; Необходимо привести Сахалинские железнодорожные тоннели и габариты приближения строений в соответствие с габаритами материковых вагонов. Это не столь большие затраты, и проблема является разрешимой, но требует определенных средств. Однако значение дороги, в частности для экспорта, так велико, что найдутся десятки деловых людей, как в нашей стране, так и за рубежом, желающих вложить средства в это перспективное дело. Необходима реклама и настоящие менеджеры. Параллельно с большим ростом объемов перевозок по этой магистрали инвесторы смогут получить и свою долю доходов от освоения богатств острова, которыми безусловно обладает Сахалин.

Эта межконтинентальная магистраль должна стать объектом пристального внимания и финансового участия Мирового банка реконструкции и развития и Европейского банка. Но самая большая надежда на реализацию этого проекта связана с заинтересованностью России. Полагаем, что реализация этого проекта способна вывести экономику ряда стран Европы и Азии за счет более тесной интеграции в связи с изменившимися транспортными возможностями на новый, более высокий уровень и поднять национальный авторитет России в глазах мирового сообщества уже в начале XXI века.

Трансконтинентальная железнодорожная магистраль⁷⁸. Трансконтинентальная железнодорожная магистраль (ТКЖМ), которая, взяв начало на БАМе, пройдя через территории Республики Саха (Якутия) и Чукотки, достигнет Аляски через тоннель под Беринговым проливом. Пока конкурируют два основных варианта дороги от Якутска к Берингову проливу — северный (3830 км) и южный (4023 км). По указанным вариантам необходимо пробить от пяти до восьми скальных тоннелей протяженностью от 62 до 85 км.

Хотя правительство России еще не высказало своего официального отношения к проекту трансконтинентальной магистрали, общая стоимость которой вместе с тоннелем под Беринговым проливом оценивается предварительно в 40 млрд долларов США, но российские регионы готовы уже сейчас финансировать из своих бюджетов изыскательские работы.

В результате проведенных специалистами Транспроекта экспертных экономических изысканий прогнозная загрузка тоннеля внешнеторговыми грузами может составить в 2010–2020 гг. около 63–70 млн тонн и является максимально возможной на эту перспективу при учете транспортно-экономических связей с рассмотренными странами.

Прогнозируемые объемы перевозок через тоннель могут распределиться следующим образом:

Всего на восток — 30–34 млн т., в том числе Россия–США — 24–28 млн т.;

транзит – 6 млн т., из него КНР–США — 4 млн т.,

Всего на запад — 33–36 млн т., в том числе США–Россия — 16–18 млн т.;

транзит — 17–21 млн т., из него США–КНР — 11–14 млн т., США–Корея — 6–7 млн т..

Итого через тоннель пройдет 63–70 млн тонн внешнеторговых грузов, в том числе транзит составит 23–27 млн тонн.

Американский ученый доктор Соорег в результате проведенного исследования прогнозирует объемы перевозок в 1,5–4,1 раза выше (95 млн тонн минимально и 285 млн тонн — максимально).

Серьезной составляющей Трансконтинентальной железнодорожной магистрали является создание **Севсиба**. Это насущная задача развития экономики страны первой четверти XXI века⁷⁹. В период до 2010 г. обеспечить растущий спрос на грузовые и пассажирские перевозки можно в

⁷⁸ №7 (1) _ 1995 Инвестиционная деятельность Прогнозирование объемов перевозок внешнеторговых грузов по трансконтинентальной магистрали "Аляска-Сибирь". К. В. Холопов, кандидат технических наук, Л. Г. Колышкина, зам. начальника отдела проектирования внешнеторговых перевозок ГИПРОТРАНСТЭИ МПС РФ

⁷⁹ Транспортная система азиатской части страны: особенности формирования в новых геополитических условиях В.Ю. Малов Исследование проведено в рамках выполнения интеграционного проекта СО РАН N74. В подготовке материалов принимали участие ВВ. Воробьева, В.Д. Ионова, Т.Н. Есикова, Я.Т. Яблочникова

основном за счет совершенствования существующей транспортной системы (большинство из них предусмотрены в предложениях Минтранса РФ), но подготавливать перспективные транспортные проекты необходимо уже сейчас.

По результатам расчетов транспортной задачи, сформированной на основе имитационной модели магистрального транспорта (разработанной в ИЭОПП СО РАН), суммарная нагрузка на направление «Сибирь—Урал» к 2025 г. только по 10 основным видам грузов может превысить 210 млн. т. Резерв Транссиба даже с учетом намеченной и уже осуществляемой реконструкции к 2010 г. будет исчерпан. В дальнейшем Россия будет вынуждена использовать участки железных дорог, проходящих по территории суверенного государства Казахстан, предсказать действия которого не всегда возможно. Строительство третьего пути (вдоль Транссиба) от Иркутска до Омска не в полной мере решает задачи укрепления национальной безопасности страны.

Значимость Севсиба была оценена на основе решения задачи народнохозяйственного уровня с использованием межотраслевой межрайонной модели леонтьевского типа в вариантах «С Севсибом» и «Без Севсиба». При этом выполняются рекомендации «Энергетической стратегии России» о постепенном замене газа углем, так как газ Россия вынуждена поставлять на экспорт как наиболее гарантированный источник валютных поступлений, необходимый для поддержания положительного платежного баланса страны. Прирост добычи газа ограничен масштабами подготовленных к промышленному использованию запасов.

В варианте «С Севсибом» угольная промышленность Европейской части страны практически сохраняет свои абсолютные объемы производства — рост всего 0,2 % в год и вся вновь возникающая потребность тепло- и электроэнергетики покрывается за счет резко возрастающих поставок из Азиатской части страны (Кузнецкого бассейна и КАТЭКа). В варианте «Без Севсиба» и при предположении об ограниченных возможностях использования железных дорог Казахстана необходимо наращивать добычу угля в Европейской части страны, что существенно повышает издержки, т.е. ограничивает возможности роста всей экономики. Дальнейшее легко прослеживается по «межотраслевой цепочке» — сокращение возможностей роста всех основных базовых отраслей промышленности в Европейской части страны. Негативные последствия ограничения поставок других видов сырья и полупродуктов из Азиатской части страны в Европейскую часть и на Урал еще в большей степени усугубляют негативные последствия роста издержек в энергетическом комплексе.

В варианте «С Севсибом» сокращение темпов роста угольной промышленности в Европейской части страны позволяет направить высвобо-

ждающиеся материально-вещественные ресурсы для роста более эффективных здесь отраслей машиностроения, легкой промышленности, черной металлургии. С другой стороны, в Азиатской части России появляется возможность использовать эффект масштаба — организовывать добычу на крупных месторождениях, более эффективных чем уже существенно выработанные месторождения Урала.

В создании Севсиба в большей степени заинтересованы перерабатывающие комплексы Европейской части страны. Именно они получают устойчивую ресурсную базу в регионах Азиатской части страны, используя ее в том числе и как «противоядие» против колебаний цен мирового рынка аналогичных ресурсов.

Реализация проекта Севсиба позволяет в существенно большей степени загрузить БАМ, направив по нему часть контейнерного потока из стран АТР, в первую очередь, из Японии. Важно отметить и то, что создание новой широтной магистрали повысит уровень «цикличности» (по С.А. Тархову) транспортной системы, что, с одной стороны, создает новые возможности для конкуренции перевозчиков «за грузоотправителя», а, с другой — повышает надежность всех российских транспортных магистралей.

Открытые месторождения крайне необходимых стране ресурсов вдоль трассы БАМ и будущего Севсиба станут экономически эффективными к разработке, в случае создания Северо-Российской Евразийской магистрали, как нового пояса экономического освоения. Создание Севсиба является абсолютно необходимым условием для формирования в Азиатской части страны опорной транспортной сети, позволяющей решать как социально-экономические, так и оборонные задачи с минимальными затратами и «мирными» средствами.

3.6. Северный морской путь — основа Арктического транспортного коридора⁸⁰

Северный морской путь является не столько конкурентом для сухопутных коридоров, сколько их дополнением. В августе 2000 г. была проведена комплексная экспедиция РАН «Арктика-2000» с участием сибирских ученых. Было убедительно доказано, что проблема возрождения Северного морского пути (СМП) является одной из многочисленных экономических проблем, связанных, с укреплением места России в мирохозяйственной системе, обеспечением транспортной безопасности, экономической интеграцией регионов Арктики и тяготеющих к СМП территорий Крайнего и Ближнего Севера страны.

⁸⁰ Транспортная система азиатской части страны: особенности формирования в новых геополитических условиях В.Ю. Малов Исследование проведено в рамках выполнения интеграционного проекта СО РАН N74. В подготовке материалов принимали участие ВВ. Воробьева, В.Д. Ионова, Т.Н. Есикова, Я.Т. Яблочникова

Более очевидны предпосылки и более благоприятные условия первоочередного возрождения Западного сектора СМП, работающего в режиме продленной навигации. Формирование грузов для Западного сектора Северного морского пути непосредственно связано с освоением нефтегазовых ресурсов материковой части Тимано-Печорской провинции, полуострова Ямал, Туруханского района Красноярского края, а также шельфа Баренцева и Карского морей, обслуживания транспортных связей Норильского горно-металлургического комплекса и северного морского направления внешней торговли России, особенно Европейского Севера, Урала и Сибири.

Анализ прогнозных материалов развития базовых отраслей, тяготеющих к Западному сектору СМП, и выводы «Концепции развития СМП» дают основание предполагать, что в интервале 2005–2008 гг. общий поток грузов по СМП может достичь 4–6 млн. тонн (как до 1991г.), к 2010 г. — 10 млн. тонн, а к 2015 г. — 14–15 млн. тонн. Таким образом, уже в первом десятилетии СМП получит достаточную нагрузку для самоокупаемой, а затем коммерческой работы, обеспечивающей саморазвитие регионов в условиях рыночных отношений.

Существенную прибавку грузов на трассу СМП могла бы дать организация прямого выхода глубинных районов Средней Сибири на мировой рынок по системе «Енисей – СМП» с широким использованием судов типа «река-море» (например, для грузов Кемеровской области, Хакасии, юга Красноярского края). Морские перевозки Сибири обеспечат порты Дудинка, Игарка, Лесосибирск, Диксон.

Активное участие государства и обязательное привлечение крупнейших отечественных производственных ТНК («ЛУКойл», «Газпром», «Норильский никель»), судоходных компаний (Мурманское морское пароходство, «ЛУКойл – Арктик – Танкер» и др.), администраций приморских субъектов федерации является неременным условием возрождения и преобразования СМП, причем функции их будут меняться. Особенно велика регулирующая роль государства, как координатора и владельца федеральной собственности (атомный ледокольный флот и др.) на первом этапе в период поддержания и возрождения СМП.

В настоящее время первоочередной задачей как государства, так и всех участников процесса возрождения СМП является организация производственно-транспортных структур, принятие экономико-правовых нормативных документов, необходимых для обеспечения эффективной хозяйственной и транспортной деятельности всех участников процесса возрождения СМП.

Хорошим примером этого является организация Минтрансом РФ совместно с администрацией Красноярского края некоторого «общественного

договора» по согласованию тарифов и объемов перевозок по системе «Енисей – СМП». К сожалению, в этом договоре пока не принимают участие грузоотправители других регионов Сибири.

После завершения строительства железной дороги Нерюнгри – Якутск (АЯМ) и выхода железной дороги на глубоководный участок р. Лена в районе г. Якутска перевозки речным транспортом на верхней Лене уменьшатся, но увеличатся на Нижней Лене. Базовый речной порт намечается переместить в район Якутска, что расширит сферу применения судов смешанного плавания в арктических районах Северо-Востока.

Создание новых поколений транспортных средств (судов типа «река-море», экранопланов и т.п.) обеспечит технический аспект решения проблем выхода части грузоемкой продукции глубинных сибирских территорий на мировые рынки через СМП.

Новые транспортные средства, в создании которых Россия пока еще опережает другие страны, способны обеспечить ей господство в Арктике, шельф которой обладает колоссальными потенциальными ресурсами углеводородного сырья. Следует обратить особое внимание на необходимость ускорения работ по обоснованию границ территориальных вод России в пределах Северного Ледовитого океана и осуществить организационные и технологические мероприятия по закреплению за будущей высокоширотной трассой Арктического коридора статуса национальной транспортной магистрали России, а за Россией — права на шельф, как продолжения материковой части (особенно в районах хребта Ломоносова и поднятия Менделеева).

3.7. Кроссполярный воздушный мост⁸¹

Уже стали регулярными полеты по кроссполярным трассам между Северной Америкой и Южной Азией через район Северного полюса и воздушное пространство над Сибирью. Есть все основания утверждать, что после решения ряда организационных вопросов интенсивность движения иностранных самолетов резко возрастет. Предполагается организация управления движением судов и обслуживание их при промежуточных посадках. Но этого мало. Наибольший эффект от эксплуатации новых трасс Россия может получить только в случае создания международного класса Сибирского грузового распределительного авиатерминала и активного использования воздушного транспорта для осуществления внешних экономических связей сибирских регионов.

⁸¹ Транспортная система азиатской части страны: особенности формирования в новых геополитических условиях В.Ю. Малов Исследование проведено в рамках выполнения интеграционного проекта СО РАН N74. В подготовке материалов принимали участие ВВ. Воробьева, В.Д. Ионова, Т.Н. Есикова, Я.Т. Яблочникова

Однако до настоящего времени грузообразующий потенциал регионов для использования кроссполярного моста не определен, место формирования терминала не согласовано, варианты организации прямой связи грузоотправителей или грузополучателей с возможным терминалом не проработаны. Сибирь оказалась не готовой для извлечения должной отдачи от открывшейся возможности использования ресурса экономико-географического положения.

Существующие маршруты полетов между городами Северной Америки и Юго-Восточной Азии имеют один существенный недостаток они гораздо длиннее минимальных (ортодромических) маршрутов. История создания новых воздушных маршрутов над Сибирью и Дальним Востоком началась с 1989 г., когда Международная ассоциация авиационного транспорта (ИАТА) предложила восемь маршрутов, что бы напрямую связать Северную Америку и Азию. Для удобства они были обозначены как Сибирь 1,2,3,4 и Камчатка 1,2,3,4. Первичная цель внедрения этих маршрутов была обеспечить дополнительную мощность к Северным Тихоокеанским маршрутам (NORAC) на оперативно выгодных путях. Кроме этого, данные маршруты должны были обеспечить беспосадочные полеты дальнемагистральных самолетов B747-200 и DC10-30 между обслуживаемыми парами городов.

В начале девяностых годов объем существующего самолетопотока в направлении Северная Америка – Юго-Восточная Азия составлял 303 тыс. рейсов в год, в том числе через Тихий океан и Японию – 225 тыс. рейсов. Вопрос об открытии для международных полетов наивыгоднейших маршрутов через Северный полюс и Сибирь из Северной Америки в Юго-Восточную Азию становился все более актуальным.

При обсуждении международных маршрутов, проходящих через акваторию Северного Ледовитого океана и регионы России, была оценена предварительная заинтересованность авиакомпаний в этих маршрутах, исходя из опроса авиапассажиров, потребностей в промежуточных посадках, розы ветров на выгодных эшелонах полета, рельефа местности, над которой будут проходить маршруты и с учетом иных обстоятельств (длительные локальные вооруженные конфликты и т. д.). По оценкам ИАТА суммарные доходы предприятий по ИВП и УВД от полетов между Северной Америкой и государствами Азиатского региона через территорию России может составить в расчете по действующим тарифам за аэронавигационное обслуживание до 130-150 млн. дол. США в год. Планируемые доходы от использования кроссполярных маршрутов должны заинтересовать руководство субъектов РФ над которыми пройдут эти маршруты.

Конфигурация полярных маршрутов выглядит следующим образом:

– Полярный 1. Восточные и центральные районы Северной Америки, далее в общем направлении: г.т. 87°30'сш 03200вд, Диксон, Туруханск, Верхнеимбатск, Максимкин Яр, Кемерово, Новокузнецк, Актош, ГОПТО, далее в направлении на Пакистан и Индию;

– Полярный 2. Восточные и центральные районы Северной Америки, далее в общем направлении: г.т. 89°00'сш 16858,4зд, Хатанга, Тура, Кежма, Братск, Харанжино, Раздолье, Булган (Монголия), Джингтай или Ябрай (Китай), далее в аэропорты Китая и государств Юго-Восточной Азии;

– Полярный 3. Восточные и центральные районы Северной Америки, далее в общем направлении: г.т. 84°30'сш 16858,4зд, Тикси, Жиганск, Вилюйск, Олекминск, Чара, СОЛОК, Чайболсан (Монголия), далее в аэропорты Китая и государств Юго-Восточной Азии;

– Полярный 4. Районы Северной Америки, далее в общем направлении: г.т. 79°00'сш 16858,4зд, Чокурдах, Чагда, Магдагачи, Харбин (Китай), далее в аэропорты Китая и государств Юго-Восточной Азии.

Кроссполярные маршруты проходят над территориями Сибири: над территорией Восточно-Сибирского экономического района, с входящими в него Красноярским краем, республикой Бурятия и Иркутской, Читинской областями, а так же над территорией Западно-Сибирского экономического района – Кемеровской и Томской областями, республикой Алтай.

Из-за существующей структуры воздушных трасс России и Китая эти маршруты не являются ортодромическими, но наиболее к ним приближены и позволяют уменьшить, и в некоторых случаях значительно, расстояние между парами городов.

Полярный 1 и 2 проходят над территорией Сибири. Для более детального анализа преимуществ кроссполярной системы маршрутов перед традиционными треками рассмотрим данные табл. 66.

Таблица 66

Анализ кроссполярных и традиционных маршрутов полета из Северной Америки в Юго-Восточную Азию

Страна, А/п назначения	Традиционный маршрут			Кроссполярный маршрут			Дель- та S (км)	Дель- та T (час)
	вид маршрута	дли- на, км	проме- жуточ- ная посадка	№ марш- та	Дли- на, км	проме- жуточ- ная посадка		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Индия	Северо- атланти- ческие треки							
- Бомбей		14350	Лондон	Поляр- ный 1	13970	Анко- ридж Токио	380	0,9

Продолжение табл.66

1	2	3	4	5	6	7	8	9
- Дели		13390	Лондон	-	12870		520	1,1
<i>Пакистан</i>								
- Исламабад		12690	Лондон	-	12170	-	520	1,1
- Карачи		13500	Лондон	-	13330	-	170	0,7
<i>Шри-Ланка</i>								
- Коломбо		15820	Лондон	-	15390	-	430	1,0
<i>Бангладеш</i>								
- Дака		14860	Лондон	Поляр- ный 2	13780	-	1080	1,7
<i>Вьетнам</i>	Северные тихооке- анские треки							
- Ханой		14160	Анко- ридж Токио	-	13350	-	810	1,4
- Хо-Ши-Мин		14510		-	14220	-	290	0,8
<i>Тайланд</i>								
- Бангкок		14830	-	-	13540	-	1290	1,9
- Шанг Май		14940	-	-	13080	-	1860	2,6
- Фукет		15470	-	-	14180	-	1290	1,9
- Районг		14990	-	-	13700	-	1290	1,9
- Санхла		15710	-	-	14250	-	1460	2,1
<i>Малайзия</i>								
- Куала Лам- пур		15430	-	-	14770	-	660	1,2
- Пинанг		15380	-	-	14550	-	830	1,4
<i>Сингапур</i>								
- Сингапур		15340	-	-	14880	-	460	1,0
<i>Китай</i>								
- Пекин		12370	-	-	10690	Нет	1680	2,4
- Канминг		14210	-	Поляр 2	12320	Анко- ридж Токио	1890	2,6
- Ксиан		13360	-	Поляр 2	11510	Нет	1850	2,6

В первой колонке таблицы указаны все страны и города Юго-Восточной Азии в которых, согласно документам ИКАО, есть аэропорты обслуживающие регулярные международные полеты и допущенные к эксплуатации дальнемагистральных воздушных судов. Полеты по традиционным маршрутам выполняются в Индию, Пакистан, Шри-Ланка и Бангладеш с использованием североатлантических треков с посадкой в Лондоне (Великобритания). В страны находящиеся восточнее, полеты выполняются с использованием северных тихоокеанских треков (NOPAC) в основном с посадкой в Анкоридже (США) или Токио (Япония). Протяженность как

традиционных, так и кроссполярных маршрутов указана от условного города на территории США с координатами ($37^{\circ}30'$ сш $87^{\circ}30'$ зд). Выбор кроссполярного маршрута производится по наименьшей протяженности. Из таблицы видно, что количество аэропортов до которых могут выполняться беспосадочные полеты, без ограничения воздушных судов по коммерческой загрузке, при использовании КПМ возросло. За счет того, что выполнение полетов по системе кроссполярных маршрутов позволяет учитывать влияние преобладающих ветров на используемых эшелонах, экономия времени будет состоять из двух слагаемых. Первое – разность между временем полета по традиционному и кроссполярному маршрутам при штилевых условиях, и второе – учет влияния ветра (при полете с востока на запад время увеличивается в среднем на 30 мин.).

Исходя из данных табл. 66 можно сделать вывод о том, что в настоящее время при отсутствии подготовленного аэропорта транзитной посадки можно реально использовать систему кроссполярных маршрутов для полетов из городов восточного побережья и центральной части Северной Америки в города Юго-Восточной Азии. При определенных условиях могут так же выполняться полеты в следующие города: Дели (Индия), Исламабад (Пакистан), Канминг, Шанхай, Тайбей, Гонконг (Китай). Наибольший экономический эффект от использования системы кроссполярных маршрутов вместо традиционных треков будет возможен при наличии транзитного аэропорта на территории России или использовании новой авиационной техники позволяющей выполнять полеты на более значительные расстояния без промежуточных посадок.

Управление воздушным движением по маршруту Полярный 1 осуществлялось в следующих зонах ответственности центров УВД РФ: Диксон, Норильск, Туруханск, Подкаменная Тунгуска, Колпашево, Новосибирск, Барнаул. Данный маршрут, начиная с РЦ Туруханск, проходил по существующим участкам международных воздушных трасс и был обеспечен необходимыми средствами связи, навигации и наблюдения. Эти участки были обеспечены полным перекрытием УКВ-радиополя на высотах выше 6000м. Управление воздушным движением по маршруту Полярный 2 осуществлялось в следующих зонах ответственности центров УВД РФ: Диксон, Хатанга, Норильск, Тура, Ванава, Богучаны, Братск, Иркутск. Данный маршрут, начиная с РЦ Тура, проходил по существующим участкам международных воздушных трасс и был обеспечен необходимыми средствами связи, навигации и наблюдения. Эти участки были также обеспечены полным перекрытием УКВ-радиополя на высотах выше 6000 м. Диспетчерский состав РЦ на данных участках был способен осуществлять УВД на английском языке.

Для определения коммерческой эффективности использования системы КПМ для региональных предприятий по ИВП и УВД, основываясь на данных по спросу, нами получены планируемые доходы и чистая прибыль от обслуживания полетов по этим маршрутам в соответствии с прогнозами IATA. На основе полученных данных на рисунке 12 показан график доходов от обслуживания полетов по КПМ на период 2000–2010 гг. в соответствии с оптимистическим, наиболее вероятным или пессимистическим сценариями прогноза воздушного движения IATA, а также фактическими полетами по этим маршрутам за 1999–2002 гг. и представленном нами прогнозом полетов на период до 2010 г.

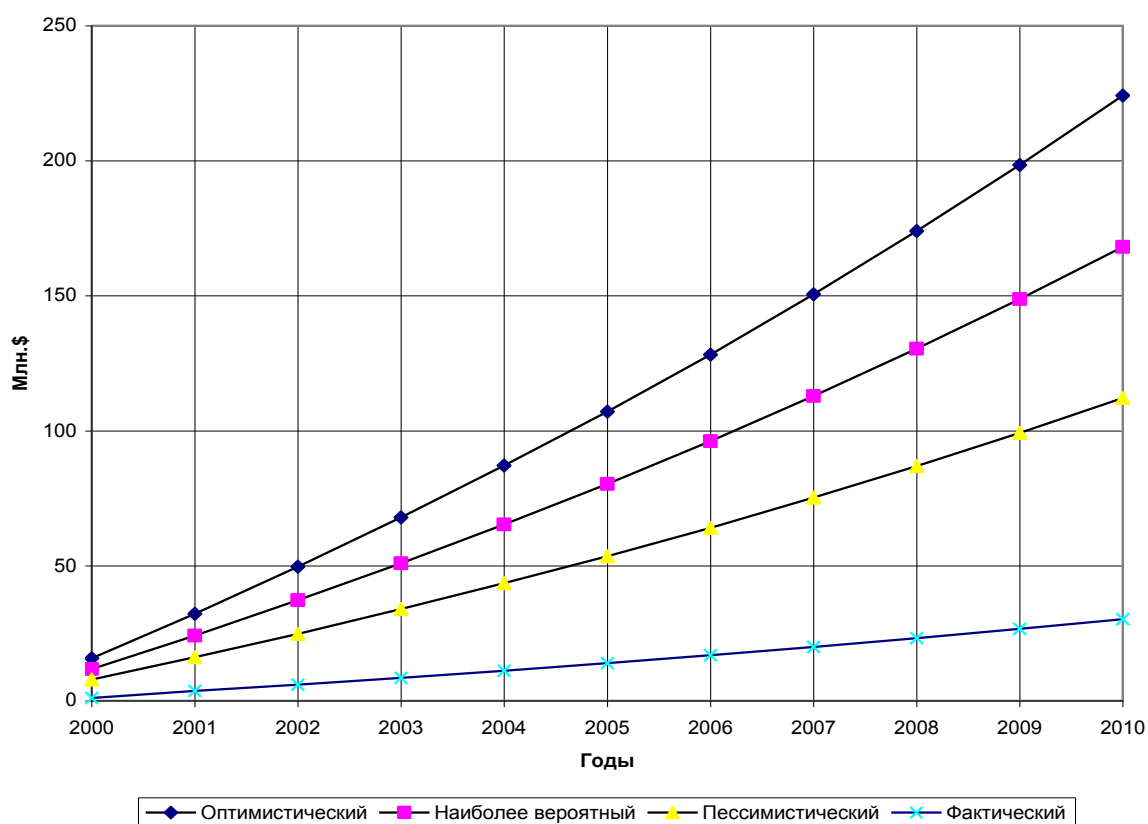


Рис. 12. График доходов от обслуживания полетов по КПМ

Исходя из приведенных данных, можно сделать вывод о том, что фактические доходы от обслуживания воздушного движения по системе кроссполярных маршрутов примерно в пять раз меньше, чем при наиболее вероятном сценарии в соответствии с прогнозами IATA.

На основании вышеизложенного можно определить ожидаемые доходы региональных предприятий по ИВП и управлению воздушным движением от обслуживания полетов по КПМ, а также налоговые поступления в бюджеты различных уровней (см. таблицу 67).

Таблица 67

Ожидаемые доходы и налоговые поступления от обслуживания воздушного движения по КПП за 2000–2010 гг. (тыс. дол. США)

Предприятие по ИВП и УВД	Доходы за АНО	Налоговые поступления в бюджеты		
		Федеральный	Субъекта федерации	Муниципалитета
1	2	3	4	5
ГУДП «Аэронавигация Западной Сибири»	3478	505	Кемеровская обл.–261	г. Барнаул -22 г. Кемерово-36 г. Томск - 11
РГП «Красноярскаэронавигация»	26065	3779	Красноярский край 1955	г. Красноярск - 521
ГУДП «Аэронавигация Восточной Сибири»	3908	1331	Иркутская обл. - 688	г. Иркутск – 78
РГП «Киренскаэронавигация»	5271			г. Киренск - 105
ГУП «Сахааэроконтроль»	104966	15220	Респ. Саха - 7872	г. Якутск - 2099
РГУП «Забайкалаэронавигация»	20028	2904	Читинская обл. - 1502	г. Чита – 401
РЦ РВД «Дальаэроконтроль»	4386	636	Амурская обл. - 329	г. Благовещенск - 88
Всего	168102	24375	12607	3361

По наиболее вероятному сценарию ожидаемого воздушного движения IATA, доходы от обслуживания воздушного движения составят:

- Полярный 1 — 13910 тыс. дол. США;
- Полярный 2 — 19540 тыс. дол. США;
- Полярный 3 — 105410 тыс. дол. США;
- Полярный 4 — 29240 тыс. дол. США.

Капитальные вложения в оборудование представляют собой затраты на приобретение средств связи, радиотехнических средств наблюдения за воздушным движением, наземных средств навигации для оборудования системы КПП в соответствии с требованиями ИКАО, а также замены устаревшего и выработавшего свой ресурс оборудования.

Единовременные затраты предназначены для установки нового оборудования, поддержания работоспособности производственных комплексов УВД, а также подготовки и поддержанию квалификации диспетчерского состава для обслуживания международных полетов.

Используя данные чистой прибыли от ожидаемого и реального воздушного движения по КПП, а также капитальные затраты, нами определе-

на чистая текущая стоимость проекта и срок его окупаемости (см. рисунок 12)

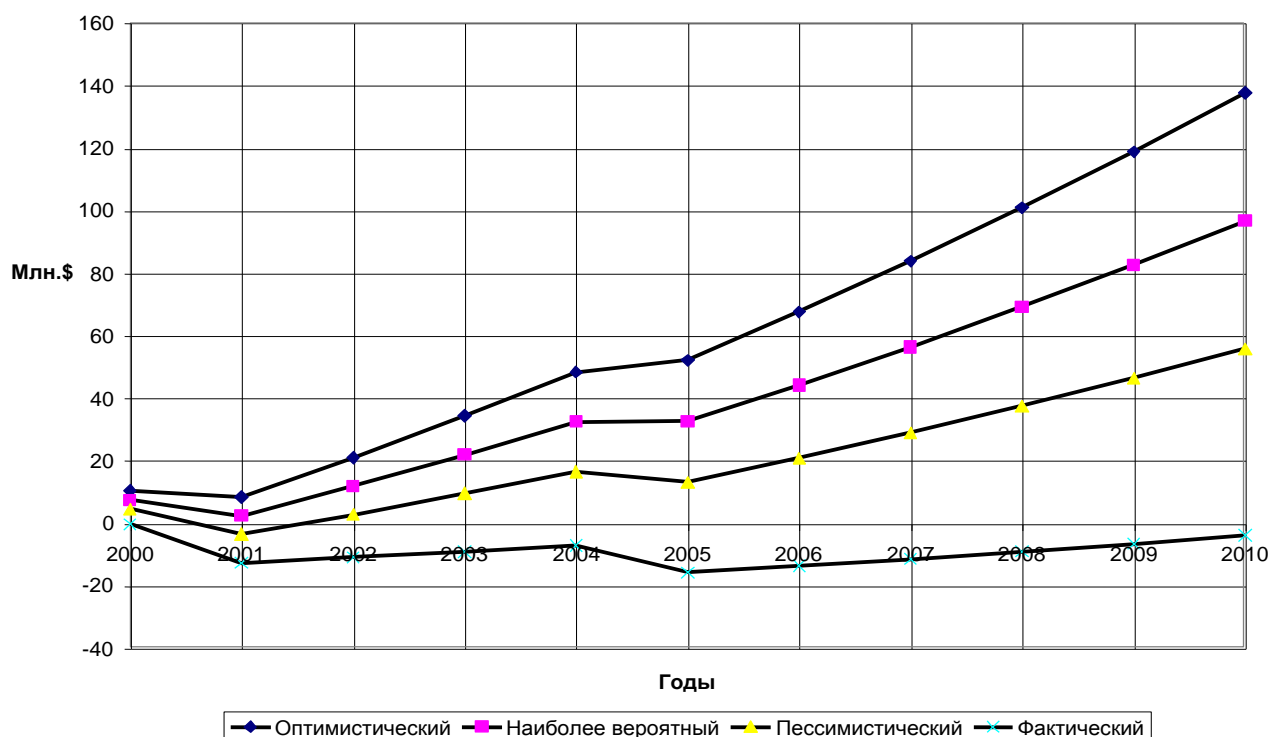


Рис. 12. График чистой текущей стоимости проекта открытия КПМ

Данный график отражает планируемую чистую текущую стоимость проекта, которая определялась согласно оценке спроса подготовленной ИАТА и в соответствии со сценариями выполнения полетов, а также фактическую чистую текущую стоимость, исходя из анализа воздушного движения по КПМ за период 1999-2002 гг. и прогноза воздушного движения.

Стратегически выгодное местоположение аэропорта г. Иркутска (см. рис. 13) привело к тому, что он является одним из наиболее крупных аэропортов Российской Федерации. В настоящее время население Иркутской области и частично республики Бурятия формируют в аэропорту пассажиропоток достаточный для организации прямого сообщения с двадцатью пятью крупнейшими городами России и СНГ. Выгодное географическое положение в центре азиатской части России превратило аэропорт в важный пункт промежуточной посадки на авиалиниях, соединяющих аэропорты Дальнего Востока с европейской частью России и странами СНГ.

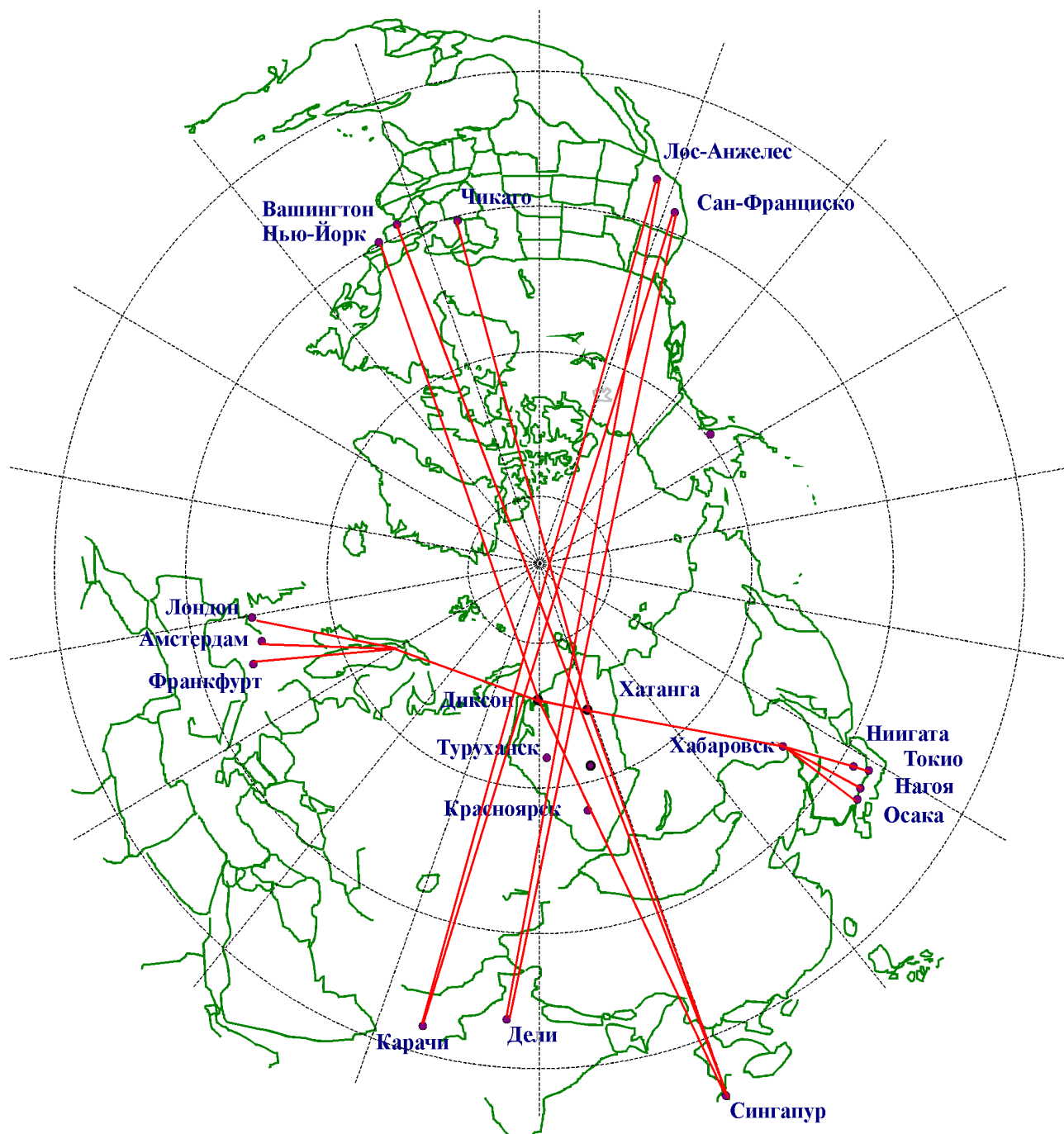


Рис. 13. Кроссполярные маршруты полета между городами Северной Америки и Юго-Восточной Азии

Основные преимущества при реализации проекта использования аэропорта г. Иркутска в качестве транзитного при полетах по КПМ состоят в следующем:

- Иркутская область сможет реализовать свой достаточный потенциал для развития авиации, а также приобрести дополнительные транспортные артерии, которые послужат укреплению международных связей;
- аэропорт города сможет увеличить свои производственные мощности и ежегодно в виде налоговых отчислений дополнительно перечислять в федеральный бюджет – 2335 тыс. дол. США, в бюджет Иркутской области – 1168 тыс. дол. США и в бюджет г. Иркутска – 350 тыс. дол. США;
- из-за увеличения интенсивности движения по маршруту Полярный 2 доходы Госкорпорации по ОрВД возрастут на 8068 тыс. дол. США в год, а соответственно возрастут налоговые поступления в бюджеты разных уровней, улучшится техническая оснащенность системы ОВД;
- иностранные авиакомпании получают дополнительную прибыль от использования системы КППМ вместо традиционных треков из-за уменьшения протяженности маршрута и ставок аэронавигационных сборов в размере 15120 тыс. дол. США в год.

3.8. Основные цели и задачи развития транспортной системы⁸²

Основными задачами развития транспортной системы являются:

- формирование единого транспортного пространства на территории России как обязательного условия существования единого внутрироссийского рынка;
- обеспечение необходимого уровня мобильности населения и транспортной доступности регионов и населенных пунктов для всех категорий граждан;
- обеспечение безопасного функционирования транспорта и снижения негативного воздействия транспорта на окружающую среду до уровня, соответствующего международным нормам;
- повышение координации в развитии транспортной инфраструктуры, разработке и реализации крупных проектов в области транспортного строительства, создания новой транспортной техники и технологий;
- интеграция транспортных и производственно-распределительных процессов. Создание мультимодальных перевозочных систем, а также систем товарораспределения, основанных на принципах логистики;
- интеграция транспортной системы в мировую транспортную систему, формирование на территории России конкурентоспособных международных транспортных коридоров с максимальным использованием выгод географического положения России;
- создание гибкой системы транспортных тарифов, учитывающей ин-

⁸² Основные направления СЭР РФ на долгосрочную перспективу. 2001 г.

тересы пользователей транспортных услуг и обеспечивающей расширенное воспроизводство в транспортном комплексе;

- комплексная информатизация транспорта. Реструктуризация транспортных технологий в пользу наиболее экологических и энергосберегающих.

Развитие транспортной системы включает следующие направления:

- развитие системы автомобильных дорог и дорожной инфраструктуры;

- развитие торгового флота;

- развитие гражданской авиационной деятельности

- реализация транзитного потенциала России,

- развитие инфраструктуры железных дорог и конкурентного сектора железнодорожных перевозок⁸³.

Целью Программы «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 гг.)» являлось и является повышение сбалансированности, эффективности и безопасности функционирования транспортной системы, обеспечивающей жизненно важные национальные интересы страны.

Для достижения указанной цели необходимо решить следующие основные задачи:

- повышение уровня координации деятельности органов, обеспечивающих функционирование и развитие транспорта;

- совершенствование транспортной инфраструктуры, улучшение использования существующих мощностей;

- оснащение всех видов транспорта современными техническими средствами;

- модернизация транспортных технологий, в том числе использование и совершенствование прогрессивных перевозочных систем;

- формирование и развитие на территории России международных транспортных коридоров;

- комплексная информатизация транспорта на основе использования современных телекоммуникационных и навигационных систем;

- совершенствование нормативной правовой базы, регламентирующей транспортную деятельность;

- научное обеспечение развития транспорта;

- повышение инвестиционной привлекательности транспортной системы.

В состав Программы входят следующие подпрограммы: «Железнодорожный транспорт», «Автомобильные дороги», «Гражданская авиация», «Единая система организации воздушного движения», «Морской транс-

⁸³ Основные направления СЭР РФ на долгосрочную перспективу. 2001 г. Вопросы развития железнодорожной инфраструктуры рассмотрены в п.3.5.2. «Структурные преобразования системы железнодорожного транспорта»

порт», «Внутренний водный транспорт», «Внутренние водные пути», «Реформирование пассажирского транспорта общего пользования», «Безопасность дорожного движения», «Информатизация» и «Международные транспортные коридоры».

Реализация цели приведет к:

улучшению качества транспортного обслуживания (повышению скорости и комфортности перевозок пассажиров, своевременности перевозок и сохранности грузов);

повышению уровня безопасности транспортной деятельности и снижению негативного влияния транспорта на окружающую среду;

повышению доступности российских территорий и транспортных услуг для населения и хозяйствующих субъектов;

снижению транспортной составляющей в цене товаров и услуг;

увеличению эффективности работы транспорта за счет снижения его ресурсоемкости;

повышению конкурентоспособности отечественных транспортных организаций на международном и внутреннем рынках транспортных услуг;

последовательной интеграции транспорта России в европейскую и мировую транспортные системы с учетом национальных интересов страны.

Региональный разрез Программы. Особенности модернизации транспортной системы России в разрезе федеральных округов обусловлены следующими обстоятельствами:

неравномерностью развития и размещения производительных сил (природных ресурсов, населения, промышленного и сельскохозяйственного производства, транспортной и информационной инфраструктуры, финансового капитала и т.д.);

различиями в структуре и объемах товарообмена регионов, связанных с территориальным разделением труда и учетом различий в требованиях, предъявляемых производством к транспорту в процессе его модернизации;

различиями в уровнях социально-экономического положения населения регионов России, состоянии его транспортного обслуживания;

необходимостью создания единого транспортного пространства России, которое по регионам различается составом транспортной системы, конфигурацией сети, структурой транспортно-логистических систем.

Региональный подход позволяет более полно учитывать преимущества транспортно-географического положения отдельных территорий.

Выбор приоритетов в развитии транспортной системы осуществлялся исходя из социально-экономических сценариев развития регионов.

Для регионов с развитым машиностроительным потенциалом (Центральный, Северо-Западный и Уральский) прогнозируется постепенный переход к постиндустриальной экономике, характеризующейся ускоренными темпами развития высокотехнологичных производств и сферы обслуживания.

Соответственно и требования к транспортной системе будут меняться в сторону повышения качества, надежности, ритмичности, повсеместной доступности обслуживания, мобильности, более полного удовлетворения потребностей клиентуры.

На первое место выходят транспортно-логистические системы с преобладающим участием автомобильного транспорта, мультимодальных перевозок, терминального обслуживания.

Районы преимущественно сырьевой направленности (Северный, восточная часть Уральского, Сибирский, Дальневосточный) будут характеризоваться крупными концентрированными потоками энергетических, рудных, лесных и химических грузов, перевозимых на большие расстояния в 4–5 тыс. км (в т.ч. в значительных объемах на экспорт), предъявляющими требования к транспортным системам, которые должны обеспечить высокую провозную и пропускную способность и низкую стоимость перевозок, обеспечивающую конкурентоспособность российского сырья и топлива на мировых и внутрироссийских товарных рынках. В них потребуются продолжить политику создания «дорог к ресурсам».

В районах с развитым агропромышленным комплексом (Черноземный Центр, Северный Кавказ, Поволжье, южные районы Урала, Сибири и Дальнего Востока) предъявляют повышенные требования к формированию территориальной автодорожной сети, созданию системы агропромышленных перевозок.

Субъекты РФ, входящие в полосу формирования МТК, обладают повышенной транспортной рентой, доходы от которой частично могут быть направлены на модернизацию транспортной системы МТК по уровню мировых стандартов.

Перспективы транспорта Сибирского федерального округа. В Сибирском федеральном округе транспорт играет важную роль в обеспечении как перевозок внутри округа, включая обслуживание удаленных и труднодоступных районов, так и межрегиональных и транзитных международных перевозок по Транссибирской магистрали (транспортный коридор «Транссиб»). Северные районы округа в значительной мере зависят от функционирования Северного морского пути.

На севере Восточной Сибири главной проблемой является формирование магистральной сети автомобильных дорог в районах нового освое-

ния территорий: в Приангарье, на севере Иркутской области, в зоне хозяйственного освоения БАМа.

Требуется осуществлять поддержание необходимых глубин и габаритов судового хода на эксплуатируемых участках рек Обь-Иртышского и Енисейского бассейнов, в верховьях реки Лены.

В целях развития сети аэропортов в Сибири предусматриваются реконструкция взлетно-посадочных полос, аэровокзальных комплексов, грузовых складов, объектов авиатопливообеспечения, замена светосигнального оборудования в аэропортах гг. Новосибирска (Толмачево), Сургута, Нижневартовска, Тюмени (Рощино), Норильска, Красноярска (Емельяново) и др., строительство комплекса аэропорта в г. Омске (Федоровка).

В рамках федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 гг.)» были предусмотрены инвестиции (см. Приложение 4, табл.4.1) как в целом по Программе, так и по подпрограммам.

Половина времени, предусмотренного Программой, уже прошла, а запланированные объемы выполнены лишь в малой доле. Как всегда все сводится к проблеме недофинансирования.

Развитие системы автомобильных дорог и дорожной инфраструктуры. По всем удельным показателям развития сети автомобильных дорог общего пользования Россия значительно уступает зарубежным странам. Неудовлетворительно транспортно-эксплуатационное состояние дорожных сооружений. Не завершено формирование скелетной сети федеральных автомобильных дорог, особенно в районах Севера, Дальнего Востока, Европейского Северо-Запада. Все более резко проявляется дефицит пропускной способности федеральной дорожной сети, в первую очередь, на подходах к крупным и крупнейшим городам страны, а также основным транспортным узлам.

В качестве приоритетов развития системы автодорог следует выбрать:

- обеспечение соответствия протяженности и пропускной способности федеральной и территориальных сетей автомобильных дорог требованиям территориальной связанности и обороноспособности страны, фактическому и прогнозному уровням развития автомобильного транспорта;

- продвижение к созданию системы автомобильных магистралей и подъездов к крупнейшим транспортным узлам (морским и речным портам, аэропортам, железнодорожным станциям) в международных и важнейших межрегиональных транспортных коридорах; интеграция национальной системы автомобильных магистралей в соответствующие Европейскую и Азиатскую системы с обеспечением адекватного места России в международных транзитных перевозках;

- обеспечение бесперебойного и безопасного движения транспортных средств, а также учет природоохранных требований и условий экологической безопасности.

Для достижения указанных приоритетов необходимо:

- определение основного источника финансирования развития национальной дорожной сети;
- принятие закона «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности» с установлением четкого разграничения ответственности федерального центра, субъектов РФ, органов местного самоуправления, хозяйствующих субъектов по вопросам содержания и развития автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них, в том числе находящихся в пределах городских территорий и в сельской местности;
- решение вопросов землеотвода и землепользования, возникающих в процессе строительства и реконструкции автомобильных дорог общего пользования, включая вопросы формирования целевого земельного фонда и налогообложения земель автомобильных дорог;
- урегулирование вопросов дорожных концессий, введения в определенных случаях платного проезда на участках дорог и искусственных сооружениях, а также коммерческого использования земель, прилегающих к автомобильным дорогам;
- пересмотреть действующие транспортные и транспортно-градостроительные нормативы и методические документы с учетом фактора автомобилизации и, соответственно, ролевой функции автомобильных дорог.
- реализация комплекса мер, обеспечивающих прозрачность расходов на дорожное строительство и действенный контроль за эффективным и целевым использованием средств указанных фондов, а также качеством дорожных работ.

Развитие торгового флота. Основными негативными тенденциями отрасли являются сокращение общего числа судов и тоннажа, контролируемого российскими судовладельцами, стремление судовладельцев к строительству судов, регистрации судов и судоходного бизнеса за рубежом, активное старение флота, снижение объемов деятельности, в первую очередь – по перевозкам грузов внешней торговли, несоответствие специализации и мощности российских торговых портов структуре и объемам внешнеторговых и транзитных грузопотоков.

Основными задачами государства в области развития морского транспорта являются:

- разработка механизмов, стимулирующих модернизацию флота и обеспечение роста флота, зарегистрированного в России;
- стимулирование в краткосрочной перспективе пополнения флота,

контролируемого российскими судовладельцами, на основе фрахтования судов на условиях договоров тайм-чартера и бербоут-чартера в соответствии с распространенной международной фрахтовой практикой;

- стимулирование экономической и технологической интеграции между грузообразующими отраслями и морским транспортом как в части пополнения флота, так и в части развития специализированной инфраструктуры морских портов;

- повышение объемов экспорта транспортных услуг, предоставляемых российскими судовладельцами и российскими морскими портами. Содействие повышению конкурентоспособности российских морских портов и российских судовладельцев, работающих на международных фрахтовых рынках;

- недопущение применения дискриминационных мер к национальным перевозчикам по сравнению с иностранными;

- приведение деятельности складов временного хранения в морских и речных портах в соответствие с производственной технологией переработки грузов;

- приведение таможенных требований к международным нормам при фрахтовании судов;

- интенсификация использования Северного морского пути с применением атомного ледокольного флота для создания бесперебойной транспортной магистрали и развития соответствующих инфраструктур;

- расширение использования внутренних водных путей, устьевых и речных портов для перевозок пассажиров, экспортно-импортных и транзитных грузов;

- обеспечение безопасного судоходства и надежного функционирования гидротехнических сооружений на внутренних водных путях;

В части развития торговых портов:

- стимулирование дальнейшей экономической и технологической интеграции между грузообразующими отраслями и морским транспортом в части развития специализированной инфраструктуры морских портов;

- закрепление тенденции роста доли российских портов в обработке грузов национальной грузовой базы;

- упорядочение правоотношений между органами государственного управления и негосударственными структурами в торговых портах, повышение эффективности использования и развития государственного имущественного комплекса портов;

- дальнейшее совершенствование транспортно-таможенных технологий, применяемых в торговых портах;

- системная специализация портов в соответствии с перспективными

потребностями внешней торговли. В частности для:

- переключения на российские порты грузов, вывозимых через порты стран Балтии, развития транзита грузов через прибрежные российские территории Финского залива и обеспечения экспорта нефти, нефтепродуктов, угля, минеральных удобрений, сжиженных углеводородных газов осуществить развитие действующих портов, а также строительство на побережье Финского залива двух нефтеналивных портов (в районе г. Приморска и в бухте Батарейной) и сухогрузного в районе Усть-Луги;

- освоения новых грузопотоков, в первую очередь — сырой нефти из Казахстана, Туркмении и Азербайджана, а также переключения части грузов из портов Украины предусмотреть развитие действующих портов и строительство новых специализированных комплексов для нефтегрузов в портах Новороссийск, Туапсе и Махачкала, сжиженных углеводородных газов в портах Железный Рог и Кавказ, минеральных удобрений и контейнеров в порту Новороссийск;

- освоения сахалинских месторождений нефти обеспечить развитие соответствующих портовых мощностей на Дальневосточном бассейне;

- развития международного транспортного коридора «Север – Юг» обеспечить дальнейшее развитие порта Оля на Каспии со строительством железнодорожного подхода к нему.

Развитие речного транспорта. Эффективность работы речного транспорта в новых экономических условиях при усилении конкуренции на рынке транспортных услуг может быть обеспечена лишь при осуществлении модернизации и технического перевооружения существующей материально-технической базы.

К числу основных критериев решения основных задач, стоящих перед речным транспортом в перспективе, относятся:

- обеспечение безопасного судоходства и надежного функционирования гидротехнических сооружений на внутренних водных путях;

- выполнение социально значимых перевозок грузов (продовольственных, топливных и др.), в том числе в районы Крайнего Севера;

- переключение значительной доли внешнеторговых перевозок с транспортных коммуникаций стран Балтии и СНГ на суда «река-море» плавания через устьевые речные порты России.

Приоритетным направлением развития портового хозяйства, наряду с усилением устьевых портов, является развитие портов, расположенных на внутренних водных путях международной классификации, т.е. в международных транспортных коридорах. В настоящее время практически все порты Южного склона (Ростов, Азов, Волгодонск) имеют возможность перерабатывать возрастающие объемы внешнеторговых грузов. При этом главным способом интенсификации обработки флота является реконст-

рукция, техническое перевооружение и переход на качественно новый уровень организации, технологии и механизации перегрузочных работ на основе создания и внедрения высокопроизводительных машин и комплексов.

Развитие гражданской авиационной деятельности. Географические особенности РФ, роль отдаленных регионов в обеспечении экономической, геополитической и государственной безопасности федеративного государства, обеспечение конституционного права граждан на свободу передвижения вне зависимости от места проживания обуславливают особую роль гражданской авиации в транспортном комплексе.

Социально-экономический прогресс России немыслим без гражданской авиации как вида транспорта, доступного для большинства населения. Между тем, в настоящее время уровень доходов большей части населения в сравнении со средним авиатарифом крайне низок.

Этим обстоятельством должна определяться реальная политика государства в области развития и регулирования гражданской авиационной деятельности.

Основными проблемами гражданской авиации являются:

- опережающий рост цен на авиатопливо, в результате которого средний тариф в настоящее время на 50% превышает среднедушевой доход. В результате в настоящее время услугами гражданской авиации пользуется не более трех процентов населения, и гражданская авиация превратилась из массового в элитный вид транспорта;
- избыточный уровень конкуренции на рынке авиаперевозок (в том числе – и со стороны государственной авиации), дестабилизирующий работу авиакомпаний и ограничивающий их инвестиционные возможности;
- избыточное количество международных аэропортов, что ведет к нерациональному расходованию ресурсов бюджетов различных уровней;
- нестабильная работа аэропортов в ряде районов, где авиация является основным или безальтернативным видом транспорта.

Главными направлениями реализации государственной политики в области гражданской авиации являются:

1. Оздоровление рынка воздушных перевозок, в частности:

- сокращение числа субъектов рынка авиаперевозок на основе стимулирования интеграции авиакомпаний. Эта мера должна увеличить загрузку воздушных судов, повысить коммерческую эффективность и инвестиционные возможности действующих авиакомпаний;
- решение проблемы льготных пассажиров и субсидирование «социальных» тарифов в увязке с аналогичными мерами на железнодорожном транспорте;

– ограничение, а в перспективе – исключение коммерческой деятельности субъектов государственной авиации. На переходном этапе допустима выработка форм привлечения к коммерческим перевозкам, как правило, через лицензированных гражданских авиаперевозчиков.

2. Разработка и внедрение экономических механизмов, облегчающих приобретение авиакомпаниями новых воздушных судов, а также экономически наиболее эффективный вывод их из эксплуатации (лизинг, переоборудование вылетающих ресурс пассажирских самолетов для перевозки грузов и т.д.)

3. Совершенствование аэропортовой деятельности в том числе:

– системное решение вопроса о развитии крупнейших авиаузлов и международных аэропортов. Обеспечение бесперебойной работы аэропортов в регионах, где авиация является безальтернативным видом транспорта;

– упорядочение отношений собственности в аэропортах. Завершение обособления не подлежащей приватизации государственной собственности (взлетно-посадочные полосы, рулежные дорожки, перроны, светосигнальное оборудование).

4. Завершение консолидации средств системы организации воздушного движения в соответствии с реализуемой программой.

5. Реализация мер разумного государственного протекционизма в отношении российских авиакомпаний, работающих на международных рынках авиаперевозок.

Целесообразно разработать долгосрочную Концепцию согласованного развития авиаперевозок и производства авиационной техники, базирующуюся на научно обоснованных прогнозах спроса и предложения в этой сфере.

Нефтепровод Восточная Сибирь – Тихий океан.

Сейчас в Восточной Сибири известны только два крупных месторождения — Талаканское (лицензия на освоение принадлежит «Сургутнефтегазу») и Верхнечонское (лицензия на освоение принадлежит компании «Верхнечонск-Нефтегаз», в которой участвуют ТНК-ВР, «Интеррос», комитет по управлению госимуществом Иркутской области), которые в совокупности к 2010 году должны дать не более 17 млн. т.

Предполагаемый вариант прохождения трассы нефтепровода: Тайшет-Казачинское–Тында–Сковородино–Хабаровск–Перевозная. Протяженность составит 4130 км, при этом на Иркутскую область придется 764 км (18%). При выходе на проектную мощность планируется транспортировка 80 млн т нефти в год, предполагается создать 32 нефтеперегонные станции, из них в Иркутской области – 7. Срок эксплуатации нефтепровода – 33 года, численность обслуживающего персонала – 7,6 тыс. человек.

Электроснабжение нефтепроводной системы планируется от системы энергообеспечения трассы БАМа и от автономных источников. Ориентировочно строительство займет 3,5 года. Потребность в строительных кадрах всего – около 32 тыс. чел., для Иркутской области – 6,5 тыс. человек.

Подпрограмма «Международные транспортные коридоры».

По территории округа проходит евроазиатский транспортный коридор «Транссиб» (TS). Основное направление коридора: Берлин – Минск – Москва – Екатеринбург – Владивосток/Находка.

Ответвления:

*Тайшет – Тында – Комсомольск-на-Амуре – Ванино*⁸⁴;

в случае Чита – Забайкальск – Китай.

Железные дороги.

Основной железнодорожный маршрут:

TSR: Красное (граница с Белоруссией) – Москва – Нижний Новгород/Казань – Екатеринбург – Тюмень/Курган – Омск – Новосибирск – Тайшет – Улан-Удэ – Хабаровск – Владивосток/Находка.

Ответвления:

TSR5: *Тайшет – Тында – Комсомольск-на-Амуре – Ванино*;

TSR10: Улан-Удэ – Наушки (граница с Монголией);

TSR12: Карымская – Забайкальск (граница с Китаем).

Автомобильные дороги.

Основной автомобильный маршрут:

TSA: Красное (граница с Белоруссией) – Смоленск – Москва – Владимир – Нижний Новгород – Чебоксары – Казань – Елабуга – Пермь – Екатеринбург – Тюмень – Ишим – Омск – Новосибирск – Красноярск – Иркутск – Улан-Удэ – Чита – Хабаровск – Владивосток/Находка.

Ответвления:

TSA16: Улан-Удэ – Кяхта (граница с Монголией);

TSA18: Чита – Забайкальск (граница с Китаем).

Внутренние водные пути.

Ответвления:

TSW1: *р. Иртыш (Омск – Ханты-Мансийск)*;

TSW3: *р. Обь (Новосибирск – Ханты-Мансийск – устье)*;

TSW5: *р. Енисей (Красноярск – устье)*;

TSW7: *р. Лена (Осетрово – устье реки)*.

Подпрограмма «Железнодорожный транспорт». Подпрограммой предусматривается **завершение работ** по строительству Нанчульского тоннеля под второй главный путь на направлении Абакан-Новокузнецк,

⁸⁴ Курсивом выделены ответвления коридоров, железнодорожные, автодорожные и водные маршруты, которые могут быть присоединены к системе МТК за пределами 2010 года.

развитие пограничных переходов на границе с Казахстаном, Монголией (ст. Наушки) и Китаем (ст. Забайкальск), а также по укладке второго пути на направлении Карасук-Иртышское и завершение строительства Северо-Муйского тоннеля.

Расходы по финансированию развития отдельных объектов железнодорожного транспорта в Сибирском федеральном округе приведены в таблице 4.3 Приложения 4 (млн. рублей, в ценах 2001 года).

Подпрограмма «Автомобильные дороги». Подпрограммой предусматривается завершение формирования основного транспортного коридора Восток – Запад, который имеет важное геополитическое и стратегическое значение для нашей страны. Крупнейшими объектами здесь являются строительство обходов городов Новосибирск, Красноярск, Абакан, Ишим, Иркутск, а также реконструкция участков дорог с низким техническим уровнем в составе межрегиональных маршрутов, обеспечивающих международные перевозки.

Продолжится строительство дорог в районах нового освоения на севере Иркутской области, Эвенкийском АО и других территориях зоны севера, будут реконструированы участки дорог на подходах к государственной границе в южной части региона.

Общие расходы по Подпрограмме на ремонт автодорог в Сибирском федеральном округе (направление расходов – «прочие нужды») представлены в таблице 4.4 Приложения 4.

Краткие характеристики основных проектов развития автомобильных дорог в Сибирском федеральном округе представлены в таблице 4.5.

Подпрограмма «Гражданская авиация». Подпрограммой предусмотрено строительство комплекса аэропорта Омск (Федоровка), реконструкция взлетно-посадочных полос, аэровокзальных комплексов, грузовых складов, объектов авиатопливообеспечения, замена светосигнального оборудования в аэропортах Толмачево (Новосибирск), Норильск, Емельяново (Красноярск), Хатанга и др.

Перечень мероприятий, намеченных в аэропортах округа, представлен в таблице 4.6 Приложения 4.

В рамках реализации мероприятий Подпрограммы по обеспечению безопасного функционирования гражданской авиации в 2002 году в аэропортах Толмачево (Новосибирск), Иркутск, Емельяново (Красноярск) необходимо установить 13 рентгено-телевизионных интроскопов, приобрести 6 стационарных и 18 переносных металлоискателей, 9 детекторов и локализаторов взрывчатых веществ.

Подпрограмма «Внутренние водные пути». Подпрограммой предусматриваются работы по реконструкции Новосибирского шлюза и других гидротехнических сооружений, обновление и модернизация технического

и экологического флота Обь-Иртышского, Обского, Енисейского, Байкало-Ангарского и Ленского государственных бассейновых управлений водных путей и судоходства, внедрение новых систем связи с использованием современных средств судовождения и спутниковой навигации, а также модернизация береговых и судовых радиостанций и др., развитие социальной сферы. Общие объемы финансирования по видам мероприятий приведены в таблице 4.7 Приложения 4.

Подпрограммой «Внутренний водный транспорт» предусматривается:

- строительство лабораторно-тренажерного корпуса Красноярского командного училища;
- закупка 16 судов смешанного «река-море» плавания для внешнеторговых перевозок;
- закупка двух танкеров, девяти грузовых несамоходных и двух пассажирских судов, модернизация двух грузовых теплоходов для внутрибассейновых перевозок и для завоза грузов в районы Крайнего Севера.

Общий объем затрат на развитие флота внутреннего водного транспорта приведен в таблице 4.8. Приложения 4.

Подпрограмма «Реформирование пассажирского транспорта общего пользования». Основные средства на развитие инфраструктуры пассажирского транспорта общего пользования по подпрограмме предназначены на модернизацию постоянных устройств метрополитена в г. Новосибирске.

Предусматривается также развитие других объектов инфраструктуры пассажирского транспорта — системы сервисного обслуживания пассажирских транспортных средств, системы контроля качества топливно-смазочных материалов и др.

3.9. Некоторые аспекты управления и регулирования развитием транспорта Сибири

Необходимость регионального уровня разработки транспортной стратегии России⁸⁵. Эффективная работа опорной транспортной сети требует ее «стыковки» с формированием региональных транспортных сетей и соответствующих региональных центров приема, переработки и отправления грузов. Нельзя допустить, чтобы экономика «транзитных регионов» была поставлена в зависимость от потребностей собственно перевозочного процесса и коммерческих интересов транспортных структур. Чрезвычайные ситуации с топливоснабжением сибирских и дальневосточ-

⁸⁵ Транспортная система азиатской части страны: особенности формирования в новых геополитических условиях В.Ю. Малов Исследование проведено в рамках выполнения интеграционного проекта СО РАН N74. В подготовке материалов принимали участие ВВ. Воробьева, В.Д. Ионова, Т.Н. Есикова, Я.Т. Яблочникова

ных городов могут повторяться, если не будет согласованности в работе транспорта на региональном, федеральном и хозяйственном уровнях.

Хорошим примером удачного решения проблем взаимодействия всех видов транспорта на территории одного региона является проект создания Новосибирского мультимодального транспортного узла (НМТУ)⁸⁶

На территории Сибири важнейшими центрами логистики, принимая во внимание рост значимости «восточного вектора» экспортно-импортной направленности торговли регионов Азиатской части страны и возрастание транзитных перевозок через них, могут стать (кроме Новосибирска) и ряд других крупных городов, таких, как Красноярск, Иркутск, Чита, Хабаровск, Владивосток.¹²

Большинство из предлагаемых перспективных транспортных проектов имеют и социальное, и оборонное («мирными средствами») значение, что позволяет говорить об их значимости в укреплении экономической безопасности страны и, соответственно, необходимости государственного участия в процессе их реализации.

Транспортный комплекс всегда являлся важнейшим, главным материальным каркасом межрегиональной интеграции и межрайонного сотрудничества как внутри России, так и при осуществлении международных торгово-экономических связей. Чем масштабнее, протяженнее страна, тем более развит должен быть ее транспортный комплекс, его материальная база, институциональные структуры, экономические «правила поведения». Учитывая геополитическую составляющую, «минусы» масштабов России можно превратить в «плюсы». Россия — одно из самых масштабных государств мира и именно поэтому транспортные проблемы обязаны быть в числе приоритетных направлений государственного регулирования.

Вопросы местного значения в транспортной сфере. Федеральный закон⁸⁷ в соответствии с Конституцией РФ устанавливает общие правовые, территориальные, организационные и экономические принципы организации местного самоуправления в РФ, определяет государственные гарантии его осуществления.

⁸⁶ Разработка проекта НМТУ ведется под руководством ректора Сибирского государственного университета путей сообщения профессора К. Л. Комарова уже на протяжении 7 лет. ¹² Возможности и перспективы развития региональных логистических центров представлены в работе Прокофьевой Т.А. и Лопаткина О.М.

Логистика транспортно-распределительных систем: региональный аспект. М., «РКонсульт», 2003, 397с

⁸⁷ "Об общих принципах организации местного самоуправления в РФ" (с изменениями от 19 июня, 12 авг., 28, 29, 30 дек. 2004 г., 18 апр., 29 июня, 21 июля, 12 окт. 2005 г.) Настоящий Федеральный закон, за исключением положений, для которых главой 12 установлены иные сроки и порядок вступления в силу, вступает в силу с 1 янв. 2009 г.

В законах и иных нормативных правовых актах РФ слова «местный» и «муниципальный» и образованные на их основе слова и словосочетания применяются в одном значении в отношении органов местного самоуправления, а также находящихся в муниципальной собственности организаций, объектов, в иных случаях, касающихся осуществления населением местного самоуправления.

Местное самоуправление осуществляется на всей территории РФ в городских, сельских поселениях, муниципальных районах, городских округах и на внутригородских территориях городов федерального значения.

К вопросам местного значения поселения относятся:

- содержание и строительство автомобильных дорог общего пользования, мостов и иных транспортных инженерных сооружений в границах населенных пунктов поселения, за исключением автомобильных дорог общего пользования, мостов и иных транспортных инженерных сооружений федерального и регионального значения;
- создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения в границах поселения;
- организация сбора и вывоза бытовых отходов и мусора;
- организация освещения улиц и установки указателей с названиями улиц и номерами домов.

К вопросам местного значения муниципального района в транспортной сфере относятся:

- содержание и строительство автомобильных дорог общего пользования между населенными пунктами, мостов и иных транспортных инженерных сооружений вне границ населенных пунктов в границах муниципального района, за исключением автомобильных дорог общего пользования, мостов и иных транспортных инженерных сооружений федерального и регионального значения;
- создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения между поселениями в границах муниципального района.

К вопросам местного значения городского округа в транспортной сфере относятся:

- содержание и строительство автомобильных дорог общего пользования, мостов и иных транспортных инженерных сооружений в границах городского округа, за исключением автомобильных

дорог общего пользования, мостов и иных транспортных инженерных сооружений федерального и регионального значения;

- создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения в границах городского округа;
- организация сбора, вывоза, бытовых и промышленных отходов;
- организация освещения улиц и установки указателей с названиями улиц и номерами домов.

В целях решения вопросов местного значения органы местного самоуправления поселений, муниципальных районов и городских округов обладают следующими полномочиями:

принятие устава муниципального образования и внесение в него изменений и дополнений, издание муниципальных правовых актов;

создание муниципальных предприятий и учреждений, финансирование муниципальных учреждений, формирование и размещение муниципального заказа;

установление тарифов на услуги, предоставляемые муниципальными предприятиями и учреждениями, если иное не предусмотрено федеральными законами;

принятие и организация выполнения планов и программ комплексного социально-экономического развития муниципального образования, а также организация сбора статистических показателей, характеризующих состояние экономики и социальной сферы муниципального образования, и предоставление указанных данных органам государственной власти в порядке, установленном Правительством РФ;

иными полномочиями в соответствии с Федеральным законом, уставами муниципальных образований.

Муниципальное имущество в транспортной сфере— В собственности поселений могут находиться:

1) имущество, предназначенное для освещения улиц населенных пунктов поселения;

2) автомобильные дороги общего пользования, мосты и иные транспортные инженерные сооружения в границах населенных пунктов поселения, за исключением автомобильных дорог общего пользования, мостов и иных транспортных инженерных сооружений федерального и регионального значения, а также имущество, предназначенное для их обслуживания;

3) пассажирский транспорт и другое имущество, предназначенные для транспортного обслуживания населения в границах поселения;

В собственности муниципальных районов могут находиться:

1) автомобильные дороги общего пользования между населенными пунктами, мосты и иные транспортные инженерные сооружения вне гра-

ниц населенных пунктов в границах муниципального района, за исключением автомобильных дорог общего пользования, мостов и иных транспортных инженерных сооружений федерального и регионального значения, а также имущество, предназначенное для их обслуживания;

2) пассажирский транспорт и другое имущество, предназначенные для транспортного обслуживания населения между поселениями на территории муниципального района;

В собственности городских округов могут находиться все виды имущества, перечисленные выше.

Россевертранс⁸⁸. Необходимы механизмы стимулирования перевозочного процесса обеспечивающие его самофинансирования и снижения его нагрузки на федеральный бюджет.

Для решения этих задач предлагается создать акционерное общество открытого типа «Россевертранс» при активном участии деловых кругов и государственных структур.

ОАО «Россевертранс», по существу, может функционировать как финансово-промышленная группа, формируемая в целях объединения материальных и финансовых ресурсов ее участников для повышения эффективности перевозок и транспортного освоения Севера, создания региональных технологических и кооперационных связей между всеми участниками перевозочного процесса, ускорения НТП в области создания экологически безвредной транспортной техники для северных широт и привлечения инвестиций.

Важнейшей целью ОАО «Россевертранс» являются также содействие социальному и экономическому развитию районов Севера и сохранение традиционных форм хозяйствования проживающих там малых народностей за счет эффективного транспортного обеспечения потребностей в грузовых и пассажирских перевозках, комплексного охвата и удовлетворения потенциального спроса населения на другие виды услуг на основе принципов экологически безвредного природопользования.

Идея создания ОАО «Россевертранс» находит поддержку руководства Минтранса РФ под эгидой которого и предусматривается развертывание его деятельности.

Предметом деятельности ОАО «Россевертранс» могут быть:

- НИР в области транспортных технологий, транспортной техники и методов хозяйственного освоения северных регионов РФ;
- обоснование проектов развития транспортной инфраструктуры;
- разработка концепции развития экологически чистых транспортных технологий в тундровой и лесо-тундровой зонах;

⁸⁸ Концепция комплексного транспортно-экономического развития Северных районов РФ А. Мельник МТ РФ БТИ № 12 1995 г

- разработка, производство, техническая эксплуатация, ремонт, лизинг новых и конкурентоспособных транспортных средств;
- разработка, производство и продажа оборудования для технического обслуживания и ремонта транспортной техники;
- импортные и экспортные операции по любому виду транспортных средств, а также оборудованию для их ремонта и обслуживания;
- организация рентабельных (без привлечения бюджетных средств) перевозок пассажиров, грузов и различного технологического оборудования наземным, морским, речным и воздушным транспортом, а также сдача в аренду технических средств разных видов транспорта и их совместная эксплуатация;
- все промышленно-инвестиционные операции, включая операции по недвижимости, прямо или косвенно, полностью или частично относящиеся к любому вышеизложенному предмету, подобным или смежным и даже к любому другому предмету, имеющему своей конечной целью стимулирование развития деятельности в части транспортно-технологического обеспечения районов проживания малых народностей Севера, а также Арктического бассейна.

Программа ОАО «Россевертранс» может включать деятельность на уровне регионов – с использованием разнообразных транспортных средств и сооружений; на межрегиональном и межгосударственном уровнях – с использованием собственных научного, проектного и производственного потенциалов; на международном уровне – с использованием оригинальных транспортных средств и транспортных технологий. Т. е. ОАО «Россевертранс» может стать многопрофильной финансово-промышленной группы.

Организационная структура ОАО «Россевертранс» должна включать три блока, объединяющих интересы грузоотправителей и грузополучателей, перевозчиков, банковских и коммерческих структур, а также создателей новой транспортной техники.

Первый блок — административный центр — должен формировать политику транспортно-технологического обеспечения северных территорий, взаимодействовать с грузоотправителями и грузополучателями, целенаправленно информировать транспортные предприятия о заказах, организовывать блок грузопотоков, выбирать эффективные направления перевозок с использованием различных видов транспорта, осуществлять контроль за товародвижением, обеспечивать и отвечать за сохранность груза.

Второй блок – акционерные транспортные, складские, погрузо-разгрузочные предприятия по доставке и переработке грузов с экспедиционными и коммерческими службами, ассоциации частного транспорта, научно-производственные центры по разработке транспортных схем, дей-

ствующие на основе договоров на поставку подвижного состава и выполнение транспортно-экспедиционных работ в районах Севера.

Третий блок – банковские и коммерческие структуры – призван обеспечить защиту капиталов и инвестиций акционированных предприятий и экономических интересов клиентов, а также предоставлять банковские и лизинговые кредиты для обеспечения транспортно-экспедиционных работ, стимулирования внедрения современной транспортной техники для Севера и рациональной организации транспортно-снабженческого обслуживания.

В организации работы ОАО «Россевертранс» следует учитывать зарубежный опыт работы диверсифицированных фирм, например, в авиации японская ДЖАЛ.

ОАО «Россевертранс» должна быть нацелена на комплексный охват и максимальное удовлетворение всех аспектов потенциального спроса населения Севера в сфере социального и торгово-бытового обслуживания⁸⁹.

⁸⁹ Концепция комплексного транспортно-экономического развития Северных районов РФ А. Мельник МТ РФ БТИ № 12 1995 г

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Процесс интеграции в мировое пространство необходимо использовать для усиления внутренних экономических преобразований. С этой точки зрения особое значение имеют проекты развития трансконтинентальных коммуникаций, проходящих через территорию России, что не возможно без развития региональных и муниципальных транспортных систем и отдельных видов транспорта.

Рассматривая региональные транспортные системы внимание следует уделить Сибири, которая занимает особое место в экономике не только России, но и всего мирового сообщества. На ее территории сосредоточены огромные природные ресурсы, значительные производственные мощности. Сибирь находится в центре не только вышеназванных трансконтинентальных коммуникаций, но и транспортных коммуникаций России. Транспорт Сибири представлен всеми его видами. Поэтому их состояние во многом определяет состояние транспортных коммуникаций России и трансконтинентальных коммуникаций. От состояния транспортных коммуникаций Сибири зависит и уровень развития производства и вовлеченности ресурсов в экономику Сибири, России и мирового сообщества. Нельзя недооценивать роль транспорта Сибири и в социально-экономическом развитии регионов и России.

Особое место в социально-экономическом развитии России и Сибири занимают районы Крайнего Севера и мест, приравненных к этим районам. Это территории, как правило, богатые природными ресурсами, но в них не развита промышленность, нет или слабо развиты транспортные коммуникации, а поэтому уровень СЭР крайне низок. В этих регионах, как правило, проживают коренные, малочисленные народы, условия, жизни которых крайне суровые.

Прогнозные оценки развития мировой экономики говорят о том, что основные финансовые и товарные потоки в начале столетия будут сосредоточены в треугольнике США – Европа – Юго-Восточная Азия. В этих условиях важнейшая задача России в полной мере реализовать свое выгодное географическое положение, как естественного транзитного моста, проходящего, в том числе, и по территории Восточной Сибири.

Основные грузопотоки внешнеторговых и транзитных перевозок совпадают с главными направлениями перевозок в межрегиональном сообщении внутри России, в районе тяготения которых сосредоточено около 100 миллионов населения и двух третей промышленного потенциала РФ. Воздушные трассы, проходящие над территорией России в широтном и меридианальном направлениях, обеспечивают эффективное использование воздушного пространства для международных и, прежде всего, транзитных

перевозок. Из этого следует, что развитие МТК отвечает как внутренним межрегиональным, так и внешним экономическим интересам РФ.

С учетом использования транспортной сети регионов Сибири существуют объективные условия для организации МТК. При этом использование Транссиба, принимая во внимание его географическое положение, провозные возможности и технические характеристики, возможно в настоящее время, в то время, как для использования меридианального коридора, соединяющего Транссиб с СМП, требуется значительная реконструкция транспортной сети и, прежде всего, завершение строительства АЯМа.

Анализ транспортных сетей железнодорожного, морского, речного, автомобильного и авиационного транспорта регионов Сибири показывает на возможность комбинированного использования различных видов транспорта при организации транзитных перевозок;

Транспортные сети исследуемых субъектов ЭР имеют различную степень развитости; неравномерность между северными и южными районами, центром и периферией; малую цикличность и большие временные значения транспортной доступности.

Выведенный нами коэффициент транспортной доступности показывает во сколько раз время, необходимое на преодоление всей транспортной сети больше среднего времени транспортной доступности противоположных пограничных точек данного региона. Использование этого коэффициента, наряду с другими показателями, позволяет наиболее объективно оценить транспортную сеть исследуемого региона.

Привлекательность транспортных коридоров не вызывает сомнений, так как они наиболее приближены к кратчайшим маршрутам. Это подтверждает исследование спроса. Коридоры в случае использования их перевозчиками повысят и коэффициент транспортной доступности Сибири.

Исторически сложившаяся неоднородность социально-экономического пространства России оказывающая значительное влияние на функционирование государства, структуру и эффективность экономики, стратегию и тактику институциональных преобразований и социально-экономическую политику будет сглаживаться.

Транспорт как воздух, когда он есть, его не замечаешь, когда его нет, — задыхаешься.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Албегова И.М., Емцов Р.Г., Хлопов А.В., Государственная экономическая политика// М.: Изд-во «Дело и Сервис», 1998.
2. Андреев Ю.Н. Инвестиционная деятельность. Формирование перечня районов с ограниченной транспортной доступностью./ БТИ. – 1999. – №7-8. – С.48-49.
3. Андреев Г.П. Инвестиционная политика в сфере транспортной инфраструктуры. / БТИ. 1997. – № 8-9. – С.32-36.
4. Анализ межотраслевых связей Сибири и Дальнего Востока. Новосибирск:1998. С.148.
5. Арсенов В. И. Транспортные организации. Концептуальные аспекты развития транспортной инфраструктуры общеевропейского значения на территории России./ В. И. Арсенов., А. А. Зенкин, Г. Н. Ковшов. БТИ.– 1996. – №4. – С. 10.
6. Бандман М.К. Геополитическое положение Сибири после распада СССР./ Известия АН СССР, – 1994. – N3. – С.85-93.
7. Бандман М.К. Место Транссиба в экономике России после распада СССР./ Препринт, ИЭиОПП СО РАН, Новосибирск, 1996.
8. Бандман М.К., Мазуренко В.Н., Реутский А.П., Ткаченко В.Я. Северо-Сибирская железная дорога как западное звено второй широтной магистрали страны. Проблемы развития транспорта Сибири./ Новосибирск, ИЭиОПП СО АН СССР, 1985, с.68-7.
9. Баритко А.Л. Международное сотрудничество. Евразийская супермагистраль. / БТИ. – 1998. – №8-9. – С.38-39.
10. Бугроменко В. Н. Стратегия развития транспорта Казахстана. / Бюллетень транспортной информации. – 1999. – №4. – С.46.
11. Гордина Ю.В. Региональные аспекты государственного регулирования транспортной деятельности. Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук.
12. Горчаков Я. Л. Региональные аспекты обоснования открытия кросс-полярных маршрутов. Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук.
13. Государственное регулирование экономики: Учеб.пособие /Под ред. А.Н. Петрова., – Спб. 1999.
14. Гранберг А.Г. Основы региональной экономики: Учеб. для вузов. М.:ГУВШЭ, 2000. 495 с.
15. Гуриев С.М., Поспелов И.Г., Модель общего равновесия экономики переходного периода // Математическое моделирование. 1994. Т. 6. №2.

- 16.Егоров Е.Г. Проблемы региональной экономики (на примере Северо-Востока СССР). Новосибирск: Наука. 1979. 283 с.
- 17.Единый перечень коренных малочисленных народов РФ: Постановление Правительства РФ от 24 марта 2000 г. № 255.
- 18.Закон Иркутской области от 11 июля 2002 г. N 33-ОЗ "Программа СЭР Иркутской области до 2005 г."
- 19.Закон Иркутской области от 11 июля 2002 г. № 33-ОЗ
- 20.Закон РФ от 19 февраля 1993 г. N 4520-1 О государственных гарантиях и компенсациях для лиц, работающих и проживающих в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях" (с изменениями от 2 июня 1993 г., 8 января 1998 г., 27 декабря 2000 г., 6 августа, 30 декабря 2001 г., 10 января 2003 г.)
- 21.Золин М. Пароль беспроектный: Ковыкта. <http://www.ogoniok.com/win/index.shtml>
- 22.Коваленко А.А., Леонтьев Р.Г., Внешняя политика РФ и формирование логистических систем в Северо-Восточной Азии // Вопросы регулирования региональной рыночной экономики. - Хабаровск: Изд. Хабар, гос. техн. ун-та, 2000. - С. 134-138.
- 23.Кочетков С.Ю. Транспортные рынки. Организация финансирования завоза грузов в районы крайнего севера и приравненные к ним местности./ БТИ. – 1997. – №10. – С. 28.
- 24.Краткосрочное прогнозирование регионального развития в условиях неполной информации./ Под. ред. Албегова М.М., 2001. – 160 с.
- 25.Курпас А.В. Дифференциация регионов РФ и прогнозирование экономического развития.
- 26.Лавров О. Россия и Китай начали торг по цене на торг. // Комсомольская правда. – 2002. – 15 дек. (№231). – С.12.
- 27.Леонтьев Р.Г., Коваленко А.А. Модели оптимизации управления логистическими системами // Моделирование неравновесных систем - 2000: Материалы III Всероссийского семинара - Красноярск: ИПЦ КГТУ, 2000. - С. 149-150.
- 28.Леонтьев Р.Г., Коваленко А.А. Транспортная логистика и эффективность: особенности продукции, структурные признаки // Повышение эффективности работы железнодорожного транспорта: Межвузовский сборник научных трудов. Выпуск 20. Часть 2 — Самара: СамИЖТ, 2000. - С. 25-30.
- 29.Логистика транспортно-распределительных систем: региональный аспект. М., «РКонсульт», 2003, 397с
- 30.Математическое моделирование макроэкономических процессов // Учеб. пособие. Котов И.В., Шалабин Г.В., Воронцовский А.В., Лисицин В.Ю., Пахомова Н.В. Л.: Изд-во Ленингр. ун-та, 1980.

31. Махлин Е.М. Управление и регулирование. Хозяйственное освоение зоны БАМ - важная государственная задача. / БТИ. – 1997. – №8-9. – С.26-27.
32. Мельник А.В. Концепция комплексного транспортно-экономического развития Северных районов РФ МТ РФ./ БТИ. – 1995. – № 12.
33. О гарантиях прав коренных малочисленных народов РФ: Федеральный закон от 30 апреля 1999 г. № 82-ФЗ; О федеральной целевой программе «Экономическое и социальное развитие коренных малочисленных народов Севера до 2011 г.»: Постановление Правительства РФ от 27 июля 2001 г. № 564 (с изменениями от 14 фев., 6 июня 2002 г.).
34. О гарантиях прав коренных малочисленных народов РФ: Федеральный закон от 30 апр.я 1999 г. № 82-ФЗ; О федеральной целевой программе «Экономическое и социальное развитие коренных малочисленных народов Севера до 2011 г.»: Постановление Правительства РФ от 27 июля 2001 г. № 564 (с изменениями от 14 фев., 6 июня 2002 г.)
35. О государственных гарантиях и компенсациях для лиц, работающих и проживающих в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях (с изменениями от 2 июня 1993 г., 8 янв. 1998 г., 27 дек. 2000 г., 6 авг., 30 дек. 2001 г., 10 янв. 2003 г.): Закон РФ от 19 фев. 1993 г. № 4520-и; О гарантиях прав коренных малочисленных народов РФ: Федеральный закон от 30 апр. 1999 г. № 82-ФЗ; О федеральной целевой программе «Экономическое и социальное развитие коренных малочисленных народов Севера до 2011 г.» (с изменениями от 14 февраля, 6 июня 2002 г.): Постановление Правительства РФ от 27 июля 2001 г. № 564; О едином перечне коренных малочисленных народов РФ: Постановление Правительства РФ от 24.03.00 № 255; Рамочная Конвенция о защите национальных меньшинств (Страсбург, 1 фев. 1995 г.) ETS № 157.
36. О государственных гарантиях и компенсациях для лиц, работающих и проживающих в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях (с изменениями от 2 июня 1993 г., 8 янв. 1998 г., 27 дек. 2000 г., 6 авг., 30 дек. 2001 г., 10 янв. 2003 г.): Закон РФ от 19 фев. 1993 г. № 4520-и.
37. О государственных гарантиях и компенсациях для лиц, работающих и проживающих в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях: Закон РФ от 19 фев. 1993 г. № 4520-I (с изм. от 2 июня 1993 г., 8 янв. 1998 г., 27 дек. 2000 г., 6 авг., 30 дек. 2001 г., 10 янв. 2003 г.).

38. О едином перечне коренных малочисленных народов РФ: Постановление Правительства РФ от 24.03.00 №255.
39. О проведении открытого конкурса на предоставление услуг по перевозкам пассажиров воздушным транспортом в северные населенные пункты области: Глава администрации Иркутской области постановление от 15 фев. 2002 г. № 24-ПГ; О государственном регулировании тарифов на услуги воздушного транспорта: Постановление главы администрации Иркутской области от 20 авг. 2003 г. 146-ПГ (с изменениями от 6 фев. 2004 г.).
40. Об областной государственной программе «Дети севера и коренных малочисленных народов» на 2002-2005 г.г.: Постановление Законодательного собрания Иркутской области от 28 ноября 2001 г. № 12/24-зс.
41. Об областной государственной программе «Дети севера и коренных малочисленных народов» на 2002-2005 г.г.: Постановление Законодательного собрания Иркутской области от 28 ноя. 2001 г. № 12/24-ЗС.
42. Об областной государственной социальной программе «Предупреждение и борьба с заболеваниями социального характера» на 2004 - 2008 гг: Постановление Законодательного собрания Иркутской области от 26 ноя. 2003 г. № 32/20-ЗС; Об областной государственной целевой программе «Обеспечение санитарно-эпидемиологического благополучия населения Иркутской области на 2004 - 2006 гг.»: Постановление Законодательного собрания Иркутской области от 27 ноя. 2003 г. № 32/23-ЗС (с изм., внесенными законом Иркутской области от 24.12.2003 № 74-ОЗ), изм в прогр соц-эк Ир обл 01.04. 04 №13-о.
43. Общероссийский классификатор экономических регионов ОК 024-95: Постановление Госстандарта РФ от 27 дек. 1995 г. № 640 (в ред. Изменений № 1/98 ОКЭР, № 2/99 ОКЭР, № 3/2000 ОКЭР, № 4/2000 ОКЭР, № 5/2001 ОКЭР, утв. Госстандартом РФ).
44. Объемы грузоперевозок по аэропортам РФ // Авиатранспортное обозрение. - 2002. - № 38.
45. Основные направления СЭР РФ на долгосрочную перспективу (до 2010 г.). Проект. М 2001. 237 с.
46. Пак В. «Наша задача - ускорить развитие Ковыкты». // Кто есть кто в Иркутской области. – 2002. – №8.
47. Пересыпкин В.И., Яковлев А.Н. Северный морской путь – состояние и перспективы развития. / БТИ. – 2004. – № 5. – С. 12.
48. Перечень районов крайнего севера и местностей, приравненных к районам крайнего севера, на которые распространяется действие

- указов президиума верховного совета СССР от 10 фев. 1960 г. и от 26 сен. 1967 г. о льготах для лиц, работающих в этих районах и местностях (в ред. Постановлений Совмина СССР от 03.01.1983 № 12, от 28.06.1985 № 593, от 23.06.1990 № 594; Постановлений Правительства РФ от 27.11.1991 № 25, от 24.01.1992 № 46, от 28.01.1992 № 47; Указа Президента РФ от 25.03.1992 № 295; Постановления Правительства РФ от 09.04.1992 № 239; распоряжения Правительства РФ от 06.08.1992 № 1419-р; Постановления Правительства РФ от 11.08.1992 № 574; Указа Президента РФ от 16.09.1992 № 1085; Постановления Правительства РФ от 11.10.1992 № 776 (ред. 22.11.1997); распоряжения Правительства РФ от 12.07.1993 № 1245-р; Указов Президента РФ от 20.12.1993 № 2226, от 22.03.1994 № 577; Постановления Правительства РФ от 18.07.1994 № 856).
49. Полтерович В.М. Экономическое равновесие и хозяйственный механизм. / М.: Наука, 1990.
50. Постановление Правительства РФ от 11 января 1993 г. № 22 «О перечне районов проживания малочисленных народов Севера» (с изменениями от 7 октября 1993 г., 23 января 2000 г.).
51. Прокофьева Т.А., Кородюк И.С. Проблемы развития транспорта в регионах Сибири и Дальнего Востока и формирования интегрированных транспортно-логистических систем. / БТИ. – 2003. – № 7. – С. 11-14.
52. Прокофьева Т.А. Особенности оценки народнохозяйственной эффективности развития транспорта в районе нового освоения Сибири и Дальнего Востока. / БТИ. – 2004. – № 5. – С. 7-9.
53. Распоряжение Правительства РФ от 31 декабря 2004 г. N 1737-р.
54. Регион: экономика и социология. – 2002. – № 1. – С. 103-117.
55. Регионоведение. Под ред. Морозовой Т.Г. М., 1999. С.180.
56. Санеев Б.Г., Мандельбаум М.М., Платонов М.А. и др. Развитие нефтегазовой промышленности на востоке России. – // Регион: экономика и социология. – 2002. – № 1. – С.103-117.
57. Серебряков Г.Р., Узяков М.Н., Янтовский А.А. Межотраслевая модель экономики Ивановской области // Проблемы прогнозирования. 2001. – № 4.
58. Статистический бюллетень. Январь-декабрь 2004 г. «Социально-экономическое положение регионов Сибирского федерального округа». Иркутск 2004 г.
59. Суворов А.В., Горст М.Ю. Система макроэкономических балансов для прогнозирования экономики региона // Проблемы прогнозирования. – 2003. – №4. – С. 67-83.
60. Тараканов М.А. Иркутские проблемы – не только иркутские / М. Та-

- раканов // ЭКО. – 2000. – № 11. – С. 99-101.
61. Тархов С.А. Основные направления транспортной стратегии Китая (на примере развития сети железных дорог). / Транспортная стратегия России: материалы научно-практической конференции 12-13 мая, г. Новосибирск. 2003.
 62. Тархов С.А., Малов В.Ю. Железные дороги Китая как основа интеграции ее регионов: уроки для России. ЭКО. – №3. – 2003. – С. 170-178.
 63. Указ Президента РФ от 13 мая 2000 г. № 849 (в ред. Указа Президента РФ от 21.06.2000 № 1149).
 64. Федеральный закон от 22 августа 2004 г. N 122-ФЗ "О внесении изменений в законодательные акты РФ и признании утратившими силу некоторых законодательных актов РФ в связи с принятием федеральных законов "О внесении изменений и дополнений в Федеральный закон "Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов РФ" и "Об общих принципах организации местного самоуправления в РФ" (с изменениями от 29 ноября, 21 декабря 2004 г.)
 65. Шальнова Л. Сибирский округ: точки экономического роста / Л. Шальнова // Бизнес-Мост. – 2002. – № 3. – С. 30-33.
 66. Шляховой А.З., Леонтьев Р.Г. Моделирование размещения производства в логистических системах // Проблемы реформирования экономики Дальнего Востока: теория и практика: Материалы межвузовской научно-практической конференции: в 2-х ч. – Ч. 2– Хабаровск: Изд-во Хабар, гос. тех. ун-та, 2001. –С. 76-80.
 67. Фурсов В.А., Цыбатов В.А. Методы и алгоритмы верификации статистической информации при составлении балансов. / V Международная конференция «Региональная информатика–96». СПб. 1996.
 68. Хасаев Г.Р., Цыбатов В.А. Технология прогнозирования регионального развития: опыт разработки и использования // Проблемы прогнозирования. – №3. – 2002 г. – С.65-84.
 69. Холопов К. В. Управление и регулирование. Разработка проекта федеральной программы привлечения транзитных грузопотоков на транссибирскую магистраль. / БТИ. – 1997. – №8-9. – С.26-27.
 70. Чеботарев А.А. Стратегии обеспечения топливно-энергетической устойчивости транспортного комплекса. / БТИ. – 2000. – № 5. – С. 3.
 71. Экономическая география России. Под ред. Видяпина В.И. М., 2002. С.264.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

ХАРАКТЕРИСТИКА АДМИНИСТРАТИВНЫХ ЕДИНИЦ⁹⁰

Сельское поселение — один или несколько объединенных общей территорией сельских населенных пунктов (поселков, сел, станиц, деревень, хуторов, кишлаков, аулов и других сельских населенных пунктов), в которых местное самоуправление осуществляется населением непосредственно и (или) через выборные и иные органы местного самоуправления;

Городское поселение — город или поселок, в которых местное самоуправление осуществляется населением непосредственно и (или) через выборные и иные органы местного самоуправления;

Поселение — городское или сельское поселение;

Муниципальный район — несколько поселений или поселений и межселенных территорий, объединенных общей территорией, в границах которой местное самоуправление осуществляется в целях решения вопросов местного значения межпоселенческого характера населением непосредственно и (или) через выборные и иные органы местного самоуправления, которые могут осуществлять отдельные государственные полномочия, передаваемые органам местного самоуправления федеральными законами и законами субъектов Российской Федерации;

Городской округ — городское поселение, которое не входит в состав муниципального района и органы местного самоуправления которого осуществляют полномочия по решению установленных настоящим Федеральным законом вопросов местного значения поселения и вопросов местного значения муниципального района, а также могут осуществлять отдельные государственные полномочия, передаваемые органам местного самоуправления федеральными законами и законами субъектов Российской Федерации;

Внутригородская территория города федерального значения — часть территории города федерального значения, в границах которой местное самоуправление осуществляется населением непосредственно и (или) через выборные и иные органы местного самоуправления;

Муниципальное образование — городское или сельское поселение, муниципальный район, городской округ либо внутригородская территория города федерального значения;

межселенная территория — территория, находящаяся вне границ поселений.

Границы муниципальных образований устанавливаются и изменяются в соответствии со следующими требованиями:

⁹⁰ "Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации" (с изменениями от 19 июня, 12 авг., 28, 29, 30 дек. 2004 г., 18 апр., 29 июня, 21 июля, 12 окт. 2005 г.)

1) территория субъекта Российской Федерации разграничивается между поселениями. Территории с низкой плотностью сельского населения, за исключением территорий, указанных в пункте 3, могут не включаться в состав территорий поселений;

2) территории всех поселений, за исключением территорий городских округов, а также возникающие на территориях с низкой плотностью населения межселенные территории входят в состав муниципальных районов;

3) территорию поселения составляют исторически сложившиеся земли населенных пунктов, прилегающие к ним земли общего пользования, территории традиционного природопользования населения соответствующего поселения, рекреационные земли, земли для развития поселения;

4) в состав территории поселения входят земли независимо от форм собственности и целевого назначения;

5) в состав территории городского поселения могут входить один город или один поселок, а также в соответствии с генеральным планом городского поселения территории, предназначенные для развития его социальной, транспортной и иной инфраструктуры (включая территории поселков и сельских населенных пунктов, не являющихся муниципальными образованиями);

6) в состав территории сельского поселения могут входить, как правило, один сельский населенный пункт или поселок с численностью населения более 1000 человек (для территории с высокой плотностью населения - более 3000 человек) и (или) объединенные общей территорией несколько сельских населенных пунктов с численностью населения менее 1000 человек каждый (для территории с высокой плотностью населения - менее 3000 человек каждый);

7) сельский населенный пункт с численностью населения менее 1000 человек, как правило, входит в состав сельского поселения;

8) в соответствии с законами субъекта Российской Федерации статусом сельского поселения с учетом плотности населения субъекта Российской Федерации и доступности территории поселения может наделяться сельский населенный пункт с численностью населения менее 1000 человек;

9) на территориях с низкой плотностью населения и в труднодоступных местностях сельский населенный пункт с численностью населения менее 100 человек может не наделяться статусом поселения и данный населенный пункт может не входить в состав поселения, если такое решение принято на сходе граждан, проживающих в соответствующем населенном пункте;

10) административным центром муниципального района может считаться город (поселок), имеющий статус городского округа и расположенный в границах муниципального района;

11) границы сельского поселения, в состав которого входят два и более населенных пункта, как правило, устанавливаются с учетом пешеходной доступности до его административного центра и обратно в течение рабочего дня для жителей всех населенных пунктов, входящих в его состав, а границы муниципального района — с учетом транспортной доступности до его административного центра и обратно в течение рабочего дня для жителей всех поселений, входящих в его состав. Указанные требования в соответствии с законами субъектов Российской Федерации могут не применяться на территориях с низкой плотностью сельского населения, а также в отдаленных и труднодоступных местностях;

12) территория населенного пункта должна полностью входить в состав территории поселения;

13) территория поселения не может входить в состав территории другого поселения;

14) территория городского округа не входит в состав территории муниципального района;

15) границы муниципального района устанавливаются с учетом необходимости создания условий для решения вопросов местного значения межпоселенческого характера органами местного самоуправления муниципального района, а также для осуществления на всей территории муниципального района отдельных государственных полномочий, переданных указанным органам федеральными законами и законами субъектов Российской Федерации;

16) территория поселения должна полностью входить в состав территории муниципального района.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

Таблица 2.1

Территория. Численность и плотность населения⁹¹

	Численность постоянного населения на 1 января 2004года, тыс.чел.	В % к итогу	Терри- тория, тыс.кв. км	В % к итогу	Плотность населения, чел/кв.км	Рейтинг по плотности населения
Сибирский федеральный округ	19900,9	100,0	5116,2	100	3,9	X
Иркутская область	2560,9	12,9	767,9	15,0	3,3	6
Красноярский край	2942,0	14,8	2339,7	45,7	1,3	12
Алтайский край	2583,4	13,0	169,1	3,3	15,3	2
Кемеровская область	2872,1	14,4	95,5	1,9	30,1	1
Новосибирская область	2672,8	13,4	178,2	3,5	15,0	3
Омская область	2058,5	10,3	141,1	2,8	14,6	4
Томская область	1040,7	5,2	316,9	6,2	3,3	7
Читинская область	1143,9	5,7	431,5	8,4	2,7	9
Республика Алтай	203,2	1,0	92,6	1,8	2,2	10
Республика Бурятия	974,3	4,9	351,3	6,9	2,8	8
Республика Тыва	306,4	1,5	170,5	3,3	1,8	11
Республика Хакасия	542,7	2,7	61,9	1,2	8,8	5

Таблица 2.2

Сравнительные итоги экономического развития регионов Сибирского
федерального округа в январе-декабре 2004 г.

	В расчете на душу населения в месяц, рублей									
	производ- ство про- мышлен- ной про- дукции	инвес- тиции в основ- ной ка- питал	работы, выпол- ненные по дого- ворам строи- тельного подряда	производ- ство про- дукции сельского хозяйства	производство			оборот роз- ничной торгов- ли	оборот общес- твенного пита- ния	платные услуги населе- нию
					мяса, кг	молока, кг	яиц, шт.			
Иркутская область	5544,5	822,3	390,8	656,4	3,9	16,4	26,0	2718,9	110,2	825,5
Красноярский край	8689,7	-	555,4	867,9	4,5	18,2	20,4	2996,5	206,0	993,1
Алтайский край	2527,5	522,6	197,4	1477,5	8,1	41,9	27,9	2121,8	57,1	522,1
Кемеровская область	8396,9	1471,5	554,4	479,9	2,7	12,9	18,1	3217,2	126,9	668,6
Новосибирская об-	3087,9	857,4	387,0	974,5	6,1	25,6	34,9	3262,9	93,9	1020,7

⁹¹ Статистический бюллетень. Январь-декабрь 2004 г. «Социально-экономическое положение регионов Сибирского федерального округа». Иркутск 2004 г.

ласть										
Омская область	2762,1	921,9	425,0	1411,3	9,5	34,7	22,9	2702,3	125,3	725,3
Томская область	7502,2	-	1108,2	715,7	5,0	14,0	18,7	2864,2	138,9	1092,7
Читинская область	1340,7	778,2	450,9	531,6	4,6	20,2	7,1	2443,6	108,0	513,4
Республика Алтай	343,5	-	596,7	1218,8	10,9	27,2	6,4	1355,8	45,2	304,5
Республика Бурятия	2382,6	-	318,8	676,3	4,8	19,2	5,8	2336,2	91,1	518,5
Республика Тыва	588,9	246,8	167,8	557,6	6,1	12,4	1,0	1193,2	21,9	297,3
Республика Хакасия	3938,8	804,0	445,6	584,6	5,9	19,9	16,1	1651,7	114,5	662,3

Таблица 2.3

Рейтинг регионов по показателям таблицы 2.2

Иркутская область*)										
2000	2	5	3	9	11	9	3	1	2	5
2001	3	6	4	11	11	10	4	4	3	6
2002	3	4	4	6	11	9	4	4	3	5
2003	4	5	7	9	11	9	4	6	4	4
2004	4	4	8	8	11	9	3	5	6	4
Красноярский край	1	-	3	5	10	8	5	3	1	3
Алтайский край	8	7	11	1	3	1	2	9	10	8
Кемеровская область	2	1	4	12	12	11	7	2	3	6
Новосибирская область	6	3	9	4	4	4	1	1	8	2
Омская область	7	2	7	2	2	2	4	6	4	5
Томская область	3	-	1	6	7	10	6	4	2	1
Читинская область	10	6	5	11	9	5	9	7	7	10
Республика Алтай	12	-	2	3	1	3	10	11	11	11
Республика Бурятия	9	-	10	7	8	7	11	8	9	9
Республика Тыва	11	8	12	10	5	12	12	12	12	12
Республика Хакасия	5	5	6	9	6	6	8	10	5	7

Таблица 2.4

Основные показатели уровня жизни в регионах Сибирского федерального округа в ноябре 2004 г.

	Сводный индекс потребительских цен ⁹² , ⁹⁶	Стоимость минимального набора продуктов питания ⁹³ , ⁹⁴	Номинальная средняя заработная плата	Среднедушевой денежный доход	Средний размер пенсий на конец сентября	Реальный размер ¹⁾		
						заработной платы	реально располагаемых денежных доходов	пенсий на конец сентября
Иркутская область	110,5	1239,0	7548,8	5804,4	1779,1	102,4	114,3	104,6
Красноярский край	109,7	1296,4	9579,6	6703,4	1833,4	101,2	108,0	100,5
Алтайский край	112,7	1002,5	4141,0	4003,8	1679,2	104,7	99,8	105,2
Кемеровская область	111,1	1079,9	7193,0	6410,3	1760,2	112,9	110,7	107,0
Новосибирская область	111,0	1168,5	6182,2	5272,0	1758,5	105,9	122,3	105,3
Омская область	109,3	1030,3	5823,3	5918,8	1701,7	110,2	109,7	105,4
Томская область	111,9	1165,7	7891,4	6430,9	1861,6	98,7	110,6	104,4
Читинская область	110,7	1258,4	6865,4	4737,0	1626,6	101,7	98,3	104,3
Республика Алтай	112,0	1131,7	4583,9	3834,0	1533,5	94,0	107,1	103,9
Республика Бурятия	116,9	1252,3	6445,0	4575,0	1666,2	97,8	101,5	102,9
Республика Тыва	112,0	1235,9	5272,2	3617,0	1466,0	93,3	105,4	107,2
Республика Хакасия	112,6	1257,9	6569,8	4754,3	1696,0	100,3	100,5	106,7
<i>рейтинг регионов</i>								
Иркутская область								
2000	7	...	3	3	5	7	8	8
2001	4	11	3	3	4	6	8	3
2002	7	9	3	4	3	9	10	5
2003	10	11	3	5	3	8	9	7
2004	3	8	3	5	3	5	2	7
Красноярский край	2	12	1	1	2	7	6	12
Алтайский край	11	1	12	10	8	4	11	6
Кемеровская область	6	3	4	3	4	1	3	2
Новосибирская область	5	6	8	6	5	3	1	5

⁹² В % к соответствующему периоду предыдущего года

⁹³ Первое место в рейтинге соответствует наименьшему значению показателя

⁹⁴ Набор продуктов, включаемый в расчет прожиточного минимума для мужчин трудоспособного возраста

Омская область	1	2	9	4	6	2	5	4
Томская область	7	5	2	2	1	9	4	8
Читинская область	4	11	5	8	10	6	12	9
Республика Алтай	8	4	11	11	11	11	7	10
Республика Бурятия	12	9	7	9	9	10	9	11
Республика Тыва	8	7	10	12	12	12	8	1
Республика Хакасия	10	10	6	7	7	8	10	3

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

ПЕРЕЧЕНЬ РАЙОНОВ ЗАВОЗА, СГРУППИРОВАННЫХ ПО ПРИОРИТЕТАМ

Районы северного завоза

Приоритет 1

(Районные центры доступны часть года)

Камчатская область: Соболевский.

Корякский АО: Карагинский, Олюторский, Пенжинский, Тигильский.

Республика Саха (Якутия):

Абыйский, Аллаиховский, Амгинский, Анабарский нац., Булунский, Верхневелюйский, Верхнеколымский, Верхоянский, Велюйский, г. Нюрба, г. Покровск, Горный, Жиганский, Кобяйский, Ленский, Мегино-Кангаласский, Мирнинский, Момский нац., Намский, Нижнеколымский, Нюрбинский, Олекминский, Оленекский нац., Среднеколымский, Сунтарский, Таттинский, Томпонский, Усть-Алданский, Усть-Майский, Усть-Янский, Хангаласский, Чурапчинский, Эвено-Бытантайский.

Республика Тыва: Тоджинский.

Сахалинская область:

Александровск-Сахалинский, Курильский, Охинский, Северокурильский, Углегорский, Южно-Курильский.

Таймырский АО: Хатангский.

Чукотский АО:

Анадырский, Беринговский, Билибинский, Иультинский, о-в Врангеля (Шмид. р-н), Провиденский, Чаунский, Чукотский, Шмидтовский.

Эвенкийский АО: Байкитский, Илимпийский.

Приоритет 2

(Районные центры доступны часть года)

Красноярский край: г. Норильск.

Магаданская область: Северо-Эвенский, Среднеканский, Сусуманский, Тенькинский.

Республика Саха (Якутия): Оймяконский.

Таймырский АО: Диксонский, г. Дудинка, Усть-Енисейский.

Приоритет 3

(Районы доступны в течение года)

Камчатская область: Алеутский, Быстринский, г. Вилючинск, Елизовский, Мильковский, пгт Вулканный, г. Петропавловск-Камчатский, Усть-Большерецкий, Усть-Камчатский.

Магаданская область: Ольский, Омсукчанский, Хапсынский, Ягоднинский.

Республика Алтай: Кош-Агачский.

Республика Саха (Якутия): г. Якутск.

Республика Тыва: Тес-Хемский, Эрзинский.

Районы регионального завоза

Приоритет 1

(Районные центры доступны часть года)

Архангельская область: Лешуконский, Мезенский, о-ва Новая Земля, Соловецкий.

Иркутская область: Катангский, Киренский, Мамско-Чуйский.

Красноярский край: Мотыгинский, г. Игарка, Туруханский.

Республика Карелия: Пудожский.

Республика Коми: Усть-Цилемский.

Республика Тыва: Монгун-Тайгийский.

Томская область: Александровский, Каргасокский, Парабельский, г. Кедровый.

Хабаровский край: г. Николаевск-на-Амуре, Николаевский, Охотский, Тугуро-Чумиканский, Ульчский.

Ханты-Мансийский АО: Белоярский, Березовский, Кандинский, г. Урай.

Эвенкийский АО: Тунгусско-Чунский.

Ямало-Ненецкий АО: Красноселькупский, Приуральский, Тазовский, Шурышкарский, Ямальский.

Приоритет 2

(Районные центры доступны в течение года)

Амурская область: Зейский, Тындинский.

Иркутская область: Бодайбинский

Красноярский край: Енисейский, Кежемский, Северо-Енисейский.

Мурманская область: Ловозерский.

Приморский край: Тернейский.

Республика Алтай: Улаганский.

Республика Бурятия: Баунтовский, Окинский.

Республика Коми: Ижемский, г. Вуктыл, г. Печора, терр. адм. под. г., искл. г. Усинска, Троицко-Печерский, за искл. пгт Троицко-Печерска.

Республика Тыва: Каа-Хемский.

Томская область: Верхнекетский.

Тюменская область: Уватский.

Хабаровский край: Аяно-Майский, Верхнебуреинский, им. П.Осипенко, Комсомольский, Нанайский, Солнечный.

Ханты-Мансийский АО: г. Пыть-Ях, Нефтеюганский, Нижневартовский, Октябрьский, Советский, Сургутский, Ханты-Мансийский.

Читинская область: Каларский, Тунгиро-Олекминский, Тунгокоченский.

Ямало-Ненецкий АО: Надымский, Пуровский, г. Н. Уренгой, г. Ноябрьск, г. Салехард.

Приоритет 3

(Районы доступны в течение года) Амурская область: Селемджинский.
Архангельская область: Верхнетоемский, Ленский, Пинежский, Шенкурский.
Еврейская АО: Октябрьский.
Иркутская область: г. Бодайбо.
Коми-Пермяцкий АО: Гайнский, Косинский, Кочевский.
Красноярский край: г.Енисейск.
Мурманская область: г.Заозерск, Кольский, Печенгский, г.Оленегорск, г.Островной, г.Полярный, г.Североморск, г. Скалистый, Терский.
Приморский край: Красноармейский.
Республика Алтай: Онгудайский, Турочакский, Усть-Канский.
Республика Бурятия: Баргузинский, Еравнинский, Курумканский, Муйский, Северо-Байкальский.
Республика Коми: г. Воркута, г. Сосногорск.
Республика Тыва: Тандынский.
Томская область: Бакчарский, г. Колпашево, г. Стрежевой, Колпашевский, Кривошеинский, Молчановский, Тегульдетский, Чаинский.
Хабаровский край: Амурский, Ванинский, г. Комсомольск-на-Амуре, Советско-Гаванский.
Ханты-Мансийский АО: г. Покачи, г. Радужный, г. Югорск.
Читинская область: Красночикойский, Сретенский.
Ямало- Ненецкий АО: г. Губкинский⁹⁵.

⁹⁵ БТИ №7-8 (48-49) 1999 Инвестиционная деятельность. Формирование перечня районов с ограниченной транспортной доступностью. Ю.Н. Андреев, кандидат экономических наук, Генеральный директор ВНКЦ “Север”.

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

Мероприятия федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 гг.)» в региональном разрезе – Сибирский федеральный округ

Таблица 4.1

Общий объем инвестиций на реализацию мероприятий по развитию инфраструктуры транспорта в Сибирском федеральном округе
(млрд. рублей, в ценах 2001 года)

Подпрограммы, источники финансирования	Объем финансиро- вания на 2002- 2010г. всего	в том числе:				
		2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 - 2010 гг.
1	2	3	4	5	6	7
Сибирский округ - всего	294,5	28,2	26,5	27,6	30,4	181,9
в том числе по источникам финансирования:						
федеральный бюджет	135,4	11,1	11,1	12,3	13,5	87,5
бюджеты субъектов РФ	134,8	12,8	12,9	14,4	14,8	79,9
внебюджетные источники	24,3	4,3	2,4	0,9	2,1	14,5
из них:						
собственные средства	12,9	4,1	1,8	0,1	0,9	6
привлеченные средства	11,4	0,3	0,6	0,8	1,1	8,6
в том числе по подпрограммам:						
Железнодорожный транспорт						
Всего	12,2	4,1	1,7	-	0,6	5,7
в том числе по источникам финансирования:						
федеральный бюджет	0,15	-	-	-	0,01	0,14
бюджеты субъектов РФ						
внебюджетные источники	12,0	4,1	1,7	-	0,6	5,6
из них:						
собственные средства	12,0	4,1	1,7	-	0,6	5,6
Автомобильные дороги						
Всего	265,6	23,6	23,6	26,0	27,6	164,8
в том числе по источникам финансирования:						
федеральный бюджет	134,4	11,0	11,0	12,2	13,4	86,8
бюджеты субъектов РФ	131,2	12,6	12,6	13,8	14,2	78,0
Гражданская авиация						
Всего	12,8	0,3	0,8	1,2	1,8	8,8
в том числе по источникам финансирования:						

Подпрограммы, источники финансирования	Объем финансиро- вания на 2002- 2010г. всего	в том числе:				
		2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 - 2010 гг.
федеральный бюджет	0,4	0,05	0,05	0,07	0,03	0,2
бюджеты субъектов РФ	3,0	0,1	0,3	0,4	0,6	1,6
внебюджетные источники	9,3	0,08	0,5	0,7	1,1	6,9
из них:						
собственные средства	0,8	-	0,08	0,1	0,2	0,4
привлеченные средства	8,5	0,08	0,4	0,6	0,9	6,5
Внутренние водные пути						
Всего	0,6	0,04	0,05	0,05	0,07	0,4
в том числе по источникам финансирования:						
федеральный бюджет	0,3	0,02	0,02	0,03	0,04	0,2
бюджеты субъектов РФ	0,03	0,003	0,004	0,004	0,003	0,02
внебюджетные источники	0,2	0,02	0,02	0,02	0,03	0,1
из них:						
привлеченные средства	0,2	0,02	0,02	0,02	0,03	0,1
Реформирование пассажирского транспорта общего пользования						
Всего	0,6	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2
в том числе по источникам финансирования:						
бюджеты субъектов РФ	0,5	0,1	0,1	0,1		0,2
внебюджетные источники	0,1				0,1	
из них:						
собственные средства	0,1				0,1	
Безопасность дорожного движения						
Всего	2,8	0,2	0,2	0,2	0,2	2,0
в том числе по источникам финансирования:						
федеральный бюджет	0,06	-	0,003	0,008	0,008	0,04
бюджеты субъектов Рос- сийской Федерации	0,05	0,005	0,005	0,006	0,006	0,03
внебюджетные источники	2,7	0,2	0,2	0,2	0,2	1,9
из них:						
привлеченные средства	2,7	0,2	0,2	0,2	0,2	1,9

Таблица 4.2

Общий объем инвестиций по развитию международных транспортных коридоров (млн. рублей, в ценах 2001 года).

Показатели	Всего	в том числе по годам реализации:				
		2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006-2010
1	2	3	4	5	6	7
Всего	28613	3505	1624	2781	4001	16702
в т.ч.:						
федеральный бюджет	4385	447	385	321	571	2661
из них: на развитие автодорог	3812	271	271	271	338	2661
внебюджетные средства	24228	3058	1239	2460	3430	14041
из них:						
собственные средства	20089	1068	238	2366	3378	13039
привлеченные средства	4002	1962	970	94	52	924
иностранные инвестиции	137	28	31			78

Таблица 4.3

Расходы по финансированию развития отдельных объектов железнодорожного транспорта в Сибирском федеральном округе (млн. рублей, в ценах 2001 года).

Мероприятия и источники финансирования	Всего	в том числе по годам:				
		2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006-2010 годы
1	2	3	4	5	6	7
всего по округу	12190,0	4060,0	1732,0	-	697,8	5700,2
в том числе по источникам финансирования						
федеральный бюджет	150,0	-	-	-	10,0	140,0
собственные средства	12040,0	4060,0	1732,0	-	627,8	5560,2
1. Электрификация ж.д. линий (собственные средства)	27,0	-	-	-	27,0	-
2. Развитие пограничных и предпортовых станций, всего	2063,9	-	-	-	401,8	1662,1
в том числе по источникам финансирования:						
федеральный бюджет	150,0	-	-	-	10,0	140,0
собственные средства	1913,9	-	-	-	391,8	1522,1
3. Строительство дополнительных главных путей (собственные средства)	1446,0	-	386,0	-	269,0	791,0

Мероприятия и источники финансирования	Всего	в том числе по годам:				
		2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006-2010 годы
4. Организация скоростного движения пассаж. поездов (собственные средства)	1585,0	-	-	-	-	1585,0
5. Строительство новых ж.д. линий (собственные средства)	5406,0	4060,0	1346,0	-	-	-

Таблица 4.4

Общие расходы по Подпрограмме на ремонт автодорог в Сибирском федеральном округе (направление расходов – «прочие нужды»).

(млн. рублей, в ценах 2001 года).

Расходы	Всего	в том числе по годам:					
		2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2002-2005 г.г.	2006-2010 г.г.
Всего,	106,2	9,0	9,1	9,7	10,8	38,6	67,6
в т.ч.							
федеральный бюджет	20,5	1,2	1,3	1,5	1,7	5,7	14,8
бюджеты субъектов РФ	85,7	7,8	7,8	8,2	9,1	32,9	52,8

Таблица 4.5

Краткие характеристики основных проектов развития автомобильных дорог в Сибирском федеральном округе

Строительство, реконструкция и модернизация автомобильной дороги Екатеринбург – Тюмень – Ишим – Омск	
Состав и объем работ	Строительство, реконструкция и модернизация автомобильной дороги Екатеринбург – Тюмень – Ишим – Омск, 290 км
Назначение	Повышение пропускной способности маршрута и безопасности движения, входит в состав МТК «Транссиб». (основное направление TSA)
Общая стоимость, млн. рублей	3780
Сроки реализации проекта	2002 – 2010 гг.
Стадия проектного цикла	Начато осуществление
Срок окупаемости, лет	4
Строительство и реконструкция автомобильной дороги Пермь – Серов – Ханты-Мансийск – Нефтеюганск – Сургут – Нижневартовск – Томск	
Состав и объем работ	Строительство и реконструкция автомобильной дороги Пермь – Серов – Ханты-Мансийск – Нефтеюганск – Сургут – Нижневартовск – Томск на участке

	Ивдель – Ханты-Мансийск по нормативам III категории, 330 км
Назначение	Формирование автодорожного маршрута, соединяющего Западносибирский регион с Уралом
Общая стоимость, млн. рублей	3850
Сроки реализации проекта	2004 – 2010 гг.
Стадия проектного цикла	Обоснование инвестиций
Срок окупаемости, лет	8
Строительство, реконструкция и модернизация автомобильной дороги Челябинск – Омск – Новосибирск	
Состав и объем работ	Строительство, реконструкция и модернизация автодороги Челябинск – Омск – Новосибирск, 204 км
Назначение	Развитие транспортного коридора, обеспечивающего перевозки в евроазиатских сообщениях, повышение пропускной способности и безопасности движения, входит в состав МТК "Транссиб" (основное направление с ответвлением TSA10)
Общая стоимость, млн. рублей	2980
Сроки реализации проекта	2002 – 2010 гг.
Стадия проектного цикла	Начато осуществление
Срок окупаемости, лет	5
Строительство обхода г. Новосибирска	
Состав и объем работ	Строительство обхода г. Новосибирска, I-II категория, 70 км
Назначение	Повышение пропускной способности, вывод транзитного транспорта из города, повышение безопасности движения и улучшение экологической обстановки, входит в состав МТК "Транссиб" (основное направление TSA)
Общая стоимость, млн. рублей	3100
Сроки реализации проекта	2002 – 2005 гг.
Стадия проектного цикла	Начато осуществление
Срок окупаемости, лет	6
Строительство, реконструкция и модернизация автомобильной дороги Новосибирск – Бийск – граница Монголии	
Состав и объем работ	Строительство, реконструкция и модернизация автомобильной дороги Новосибирск – Бийск – граница Монголии с подъездами к Барнаулу и Горно-Алтайску, 412 км
Назначение	Развитие маршрута, повышение пропускной способности и безопасности движения
Общая стоимость, млн. рублей	4070
Сроки реализации проекта	2002 – 2010 гг.
Стадия проектного цикла	Начато осуществление
Срок окупаемости, лет	6
Строительство, реконструкция и модернизация автомобильной дороги «Байкал» Новосибирск – Иркутск – Чита	

Состав и объем работ	Строительство, реконструкция и модернизация автомобильной дороги Новосибирск – Иркутск - Чита, 310 км
Назначение	Развитие транспортного коридора, обеспечивающего перевозки в евроазиатских сообщениях, повышение пропускной способности и безопасности движения, входит в состав МТК "Транссиб" (основное направление TSA)
Общая стоимость, млн. рублей	3520
Сроки реализации проекта	2002 – 2010 гг.
Стадия проектного цикла	Начато осуществление
Срок окупаемости, лет	5
Строительство I очереди глубокого обхода г. Красноярск с мостом через р. Енисей на автодороге Новосибирск – Иркутск	
Состав и объем работ	Строительство I очереди глубокого обхода г. Красноярск с мостом через р. Енисей на автодороге Новосибирск – Иркутск по нормативам I – II категории, 31 км, 750 пог. м.
Назначение	Вынесение из города транзитного потока, повышение безопасности движения, снижения отрицательного воздействия на окружающую среду, входит в состав МТК "Транссиб" (основное направление TSA)
Общая стоимость, млн. рублей	1340
Сроки реализации проекта	2005 – 2010 гг.
Стадия проектного цикла	Обоснование инвестиций
Срок окупаемости, лет	6
Строительство мостового перехода через р. Ангара в г. Иркутске	
Состав и объем работ	Строительство мостового перехода через р. Ангара в г. Иркутске с устройством 4 – 6 полос движения, 3,8 км
Назначение	Улучшение условий пропуска транзитного движения и связи северных и южных районов города, входит в состав МТК "Транссиб" (основное направление TSA)
Общая стоимость, млн. рублей	3210
Сроки реализации проекта	2002 – 2005 гг.
Стадия проектного цикла	Начато осуществление
Срок окупаемости, лет	8
Реконструкция и строительство автомобильной дороги "Енисей" Красноярск – Абакан – Кызыл – Эрзин – граница Монголии	
Состав и объем работ	Реконструкция и строительство автомобильной дороги Красноярск – Абакан – Кызыл – Эрзин – граница Монголии, II-III категория, 108 км
Назначение	Развитие автодорожного маршрута, повышение пропускной способности и безопасности движения
Общая стоимость, млн. рублей	1230
Сроки реализации проекта	2002 – 2010 гг.

Стадия проектного цикла	Начато осуществление
Срок окупаемости, лет	7
Реконструкция и модернизация автомобильной дороги Улан-Удэ – Кяхта – граница Монголии	
Состав и объем работ	Реконструкция и модернизация автомобильной дороги Улан-Удэ – Кяхта – граница Монголии по параметрам II – III технической категории, 124,8 км
Назначение	Развитие автодорожного сообщения на Монголию, повышение безопасности дорожного движения, входит в состав МТК "Транссиб" (ответвление TSA16)
Общая стоимость, млн. рублей	1130
Сроки реализации проекта	2002 – 2010 гг.
Стадия проектного цикла	Инженерный проект
Срок окупаемости, лет	7
Реконструкция и модернизация автомобильной дороги Чита – Забайкальск - граница Китая	
Состав и объем работ	Реконструкция и модернизация автомобильной дороги Чита – Забайкальск – граница Китая по параметрам II – III категории, 205 км
Назначение	Развитие маршрута, обеспечивающего выходы в Китай, повышение безопасности дорожного движения, входит в состав МТК "Транссиб" (ответвление TSA18)
Общая стоимость, млн. рублей	2034
Сроки реализации проекта	2003 – 2010 гг.
Стадия проектного цикла	Обоснование инвестиций
Срок окупаемости, лет	7
Строительство автомобильной дороги "Амур" Чита – Хабаровск	
Состав и объем работ	Дорога строится по нормативам III категории на первой стадии с гравийным покрытием. Для обеспечения сквозного проезда по маршруту необходимо построить 338 км (6 м. руб.), построить 753 км дороги взамен существующих местных проездов (12 млрд. р.), реконструировать 250 км участков с низким техническим уровнем (2 млрд. р.) и устроить асфальтобетонное покрытие на протяжении 1630 км (12 млрд. р.).
Назначение	Ввод магистрали обеспечит автодорожную связь западных регионов России с Дальним Востоком, придаст импульс развитию региона, будет способствовать росту товарообмена между прилегающими краями и областями, развитию торговли с Китаем, Монголией и другими странами АТР, входит в состав МТК "Транссиб" (основное направление TSA)
Общая стоимость, млн. рублей	32000
Сроки реализации проекта	2002 – 2010 гг.
Стадия проектного цикла	Начато осуществление
Срок окупаемости, лет	7

Таблица 4.6

Перечень мероприятий, намеченных в аэропортах округа

Аэропорты	Производственные комплексы аэропортов
Омск	Комплекс аэропорта
Толмачево	Взлетно-посадочные полосы (расширение)
(г. Новосибирск)	Замена светосигнального оборудования
	Объекты авиатопливообеспечения (расширение)
	Ангары, ангарные корпуса (расширение)
Емельяново	Взлетно-посадочные полосы (реконструкция)
(г. Красноярск)	Аэровокзальный комплекс (расширение)
Иркутск	Замена светосигнального оборудования
Абакан	Взлетно-посадочные полосы (реконструкция)
	Аэровокзальный комплекс (расширение)
	Объекты авиатопливообеспечения (расширение)
Барнаул	Замена светосигнального оборудования
	Аэровокзальный комплекс (расширение)
	Объекты авиатопливообеспечения (реконструкция)
Братск	Аэровокзальный комплекс (расширение)
	Объекты авиатопливообеспечения (расширение)
Новокузнецк	Взлетно-посадочные полосы (реконструкция)
	Аэровокзальный комплекс (расширение)
	Ангары, ангарные корпуса (расширение)
Норильск	Взлетно-посадочные полосы (реконструкция)
	Замена светосигнального оборудования
	Аэровокзальный комплекс (расширение)
Ноябрьск	Взлетно-посадочные полосы (расширение)
	Аэровокзальный комплекс (расширение)
	Объекты авиатопливообеспечения (расширение)
Томск	Взлетно-посадочные полосы -2 (реконструкция)
	Замена светосигнального оборудования
	Аэровокзальный комплекс (расширение)
Улан-Удэ	Взлетно-посадочные полосы (реконструкция)
	Замена светосигнального оборудования
	Аэровокзальный комплекс (расширение)
	Объекты авиатопливообеспечения (реконструкция)
Хатанга	Объекты авиатопливообеспечения (расширение), замена светосигнального оборудования светосигнального оборудования, взлетно-посадочные полосы (реконструкция), аэровокзальный комплекс

Продолжение табл. 4.6	
1	2
Чита	Ангары, ангарные корпуса (расширение)
Кемерово	Взлетно-посадочные полосы (расширение)
	Замена светосигнального оборудования

Таблица 4.7

Общие объемы финансирования по видам мероприятий по подпрограмме «Внутренние водные пути», (млн. рублей, в ценах 2001 года).

Мероприятия	Объем финанси- рова- ния	в том числе по годам реализа- ции:				
		2002	2003	2004	2005	2006- 2010
Восстановление устойчивости напорного фронта и эксплуатационной надежности гидротехнических сооружений	274	30	31	30	31	152
Строительство и модернизация технического и экологического флота, приобретение оборудования	255	7	10	17	28	193
Создание информационных систем для обеспечения безопасности судоходства	24	1	1,5	1,5	2	18
Развитие социальной сферы и кадрового обеспечения	47	5	4	5	4	29
ИТОГО	600	43	46,5	53,5	65	392
в т.ч. по источникам финансирования:						
федеральный бюджет	346	23	23,5	27	36,5	236
бюджеты субъектов РФ и местные бюджеты	31	3	3,5	3,5	3	18
внебюджетные средства	223	17	19,5	23	25,5	138

Таблица 4.8

Общий объем затрат на развитие флота внутреннего водного транспорта (млн. рублей, в ценах 2001 года).

№ № п/п		Общий объем финансирования, млн. рублей в ценах 2001 года		Количество судов	Сроки реализации, годы
		Всего	в том числе субсидирование части процентной ставки по кредитам		
1.	Строительство судов «река-море» плавания				
	«Енисейское речное пароходство»	1243,5	57,5	6	2003-2010
	ЗАО «Транспортная компания «НЕРПА»»	198,2	9,2	1	2006-2010
	«Иртышское речное пароходство»	1064,2	49,2	5	2006-2010
	«Енисейское речное пароходство»	851,4	39,4	4	2006-2010
2.	Строительство танкеров грузоподъемностью 600 тонн «Иртышское речное пароходство»	66	3	2	2003-2005
3.	Строительство сухогрузных барж грузоподъемностью 2000 тонн «Енисейское речное пароходство»	163,8	7,6	9	2002-2010
4.	Строительство скоростных пассажирских судов «Восточно-Сибирское речное пароходство»	26,2	1,2	2	2003
5.	Модернизация сухогрузов грузоподъемностью 2000 тонн «Енисейское речное пароходство»	8,4		2	2003-2005

Монография

В. Б. Игнатъев, Ю.В. Гордина, Я.Л.Горчаков, Е.Ю. Молокова

**Транспортное обеспечение Сибири:
проблемы и перспективы**

ИД № 06318 от 26.11.01.

Подписано в печать 27.02.06. Формат 60х90 1/16. Бумага офсетная.
Печать трафаретная. Усл.печ.л. 10. Уч.-изд. л. 11. Тираж 130 экз.
Заказ .

Издательство Байкальского государственного университета экономики и
права.

664015, Иркутск, ул. Ленина, 11.
Отпечатано в ИПО БГУЭП.