

ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ РЕГИОНАЛЬНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА

Исследуется развитие транспортного комплекса Восточно-Сибирского региона. Анализируются особенности транспортного освоения территории в дореволюционный, советский и современный периоды. Рассматриваются все виды транспорта: железнодорожный, водный, воздушный и др.

Ключевые слова: транспортный комплекс, Восточная Сибирь, Транссибирская железнодорожная магистраль, Восточно-Сибирское речное пароходство, дорожная сеть.

A.P. SYHODOLOV

BASIC TENDENCIES OF THE REGIONAL TRANSPORT COMPLEX DEVELOPMENT

The article investigates the development of the East Siberian region transport complex in tote and of Irkutsk oblast in particular. The author analyses basic tendencies of the transport land development during pre-revolutionary, Soviet and modern periods. The article deals with all kinds of transport: rail transport, water transport, air transport, etc.

Keywords: transport complex, East Siberia, The Trans-Siberian Railway, East Siberian River Shipping Lines, traffic network.

Транспортный комплекс иногда сравнивают с кровеносной системой, а транспортные магистрали — с артериями жизни, соединяющими различные части отдельных стран и регионов в единый хозяйственный организм. Данный комплекс обеспечивает непрерывный грузообмен между производителями и потребителями продукции, между промышленностью и сельским хозяйством, добывающей и перерабатывающей отраслями, между городами и экономическими районами. Особенно важна роль транспортного комплекса в России, с ее громадной территорией и значительной протяженностью в широтном и меридиональном направлениях, неравномерностью заселения и размещения производительных сил, различием в уровне развития отдельных территорий.

Все эти особенности характерны для Иркутской области, где транспортный комплекс формировался в течение нескольких столетий под воздействием экономико-географической специфики региона, с учетом его потребностей в грузовых и пассажирских перевозках. Представлен он всеми видами транспорта (железнодорожным, водным, автомобильным, воздушным, трубопроводным, электрическим городским), а также

транспортными магистралями, дорожной сетью, водными путями. Каждый из видов транспорта выполняет определенные функции исходя из своих технико-экономических возможностей.

Доля предприятий комплекса в стоимости основных производственных фондов Иркутской области составляет 18%, в потреблении вырабатываемой в Приангарье электроэнергии — 4%, в занятости населения — 8%. При этом транспортный комплекс региона является составной частью транспортного комплекса России.

По территории области проходят крупные магистрали, прежде всего — электрифицированная двухпутная Транссибирская железнодорожная магистраль (грузонапряженность на ней в 1988 г. превышала 100 млн т на 1 км пути), а также достаточно протяженные Московский тракт и внутренние водные пути, магистральные авиалинии, нефтепровод. Поэтому, помимо транспортировки местных и внутриобластных грузов, выполняется большой объем транзитных перевозок.

Все виды транспорта организационно представлены в виде самостоятельных предприятий различных форм собственности. Имеются крупные транспортные объединения (Восточно-Сибирская железная дорога, Восточно-Сибирское и Ленское речные пароходства и др.), деятельность которых осуществляется не только в пределах Иркутской области, но и в соседних субъектах Российской Федерации.

Прокладка новых путей сообщения и экономическое развитие региона — процессы неразделимые, взаимодополняющие, активно влияющие друг на друга. География транспортной сети почти всегда совпадает с географией заселения и хозяйственного освоения территории.

Пути сообщения, прокладываемые в новые необжитые районы, открывают доступ к еще не освоенным природным ресурсам, способствуют экономическому развитию территории, а это, в свою очередь, требует расширения транспортной сети и строительства новых магистралей.

Невозможно получить полную картину экономического развития Сибири и Иркутской области, не ознакомившись с историей и состоянием ее путей сообщения: водных, колесных, железнодорожных.

Начало транспортного освоения региона. Географическое положение Сибири оценивалось первопроходцами как не вполне благоприятное для развития здесь торговых путей сообщения. С юга Сибирь глухо отрезана труднопроходимыми горными массивами и пустынными областями от Индии и Китая. На тысячи верст удалена она от Западной Европы, а от центра Европейской России отгорожена Уральским хребтом.

По мнению первых русских переселенцев, все огромное пространство Сибири было мало приспособлено для путешествий и перевозки грузов из-за гигантских расстояний, непроходимой тайги, множества

топких болот и высоких гор. Кроме того, почти все сибирские реки несут свои воды в Северный Ледовитый океан, долгие зимние месяцы они скованы льдом, что делает их малоудобными для судоходства, особенно для продвижения в меридиональном направлении и торговой связи с южными соседями.

Тем не менее в короткий срок вся гигантская территория Сибири оказалась пройденной первопроходцами. Были освоены водные пути, проложены тропы и дороги, обширный край быстро заселялся и активно осваивался.

Почти все основные маршруты первоначального русского продвижения в глубь новых восточных районов связаны с реками как наиболее доступными, а иногда и единственными путями проникновения в необжитые восточные районы. Средством для плавания первопроходцев были небольшие суденышки, а через два столетия после начала освоения Сибири на ее водных просторах раздалась гудки пароходов, ставших к началу XX в. основным видом транспорта на сибирских реках.

Активно развивались и сухопутные пути сообщения. За первыми казачьими отрядами в Сибирь потянулись вольные люди и пашенные крестьяне. Их манили огромные просторы, таежные богатства, плодородные земли лесостепных и степных районов. Они обживали новые места, налаживали промыслы, распахивали плодородные земли, разводили скот, собирали обильные урожаи. Расширялась и сеть путей сообщения.

Одновременно с освоением водных путей прокладывались и первые сухопутные дороги. Как правило, все они первоначально возникали в направлениях наиболее естественного движения людей и грузов. Сначала это были простые вьючные тропы, проложенные казаками-первопроходцами. Затем эти пути все больше разрастались и улучшались. Процесс происходил стихийно, по мере заселения и освоения территории.

Дореволюционный период. С развитием экономики потребность в сухопутных дорогах все больше увеличивалась. Стали появляться гужевые дороги, а в местах наиболее интенсивного движения возникали тракты, формировались транспортные магистрали. Так, из центральных районов России до ее восточных границ, вдоль основного направления грузового и пассажирского потоков, протянулся Московский тракт. Затем здесь прошла Транссибирская железнодорожная магистраль, а сеть путей сообщения — водных, колесных и железнодорожных — превратилась в стройную систему подъездных дорог к Транссибу. Эта сеть отражала все многообразие товарных грузопотоков и хозяйственных связей.

Процессы развития и расширения сибирских дорог повторяли аналогичные процессы в некоторых районах Европейской России с той лишь

разницей, что в Сибири они начались значительно позже, а территория здесь была освоена гораздо слабее. Наиболее развитыми в транспортном отношении оказались уже заселенные и освоенные районы, в первую очередь западные и среднесибирские лесостепи и степи.

В восточных районах Сибири, где плотность населения была гораздо меньшей, а хозяйственная жизнь менее активной, более редкой оставалась и транспортная сеть, менее развитым был водный транспорт. Хороших грунтовых дорог в Восточной Сибири всегда было значительно меньше, чем в Западной, здесь часто встречались простые вьючные тропы. Даже строительство Транссибирской железнодорожной магистрали в районах Забайкалья и Приамурья сдерживалось из-за слабого развития водного транспорта и отсутствия хорошей сети колесных дорог.

Таким образом, географические, исторические и экономические особенности территории накладывали свой отпечаток на развитие путей сообщения. В начале XX в. на территории Сибири и Иркутской губернии можно было одновременно наблюдать весь процесс их становления и развития. В северных районах, как во времена первопроходцев, единственными путями сообщения еще оставались реки и вьючные тропы. В западной и юго-западной части уже строились хорошие шоссейные дороги и активно велось железнодорожное строительство.

Прокладка Транссибирской магистрали дала мощный импульс дальнейшему развитию этого обширного и богатого края. Железная дорога произвела настоящую революцию в грузоперевозках, позволила резко увеличить объем и скорость продвижения грузов, обеспечила невиданный до этого комфорт пассажирам, повысила надежность и сделала движение регулярным, вне зависимости от природных условий. Значительно снизилась по сравнению с гужевым извозом и стоимость перевозок. Сибирские рынки стали ближе и доступнее для европейских товаров. Открылись новые возможности и у сибирских производителей. Иркутская губерния получила надежную транспортную связь с Центральной Россией и Дальним Востоком.

Поток переселенцев, потянувшийся вдоль Транссибирской магистрали, постепенно оседал на прилегающей территории. Полосой в сотни километров от железнодорожных путей расположились новые деревни, закипела хозяйственная жизнь. Было проложено множество гужевых дорог, связавших Транссиб с новыми населенными пунктами, раскинувшимися вдоль всей прижелезнодорожной полосы от Урала до Тихого океана.

Плотность дорожной сети в различных районах Сибири была различной (табл. 1). Естественно, что в местах более интенсивного заселения и наибольшего хозяйственного развития сеть дорог была более развитой. В целом же Сибирь и Иркутская губерния заметно отставали

от Европейской России, не говоря уже о Западной Европе. Но можно ли на основании данных табл. 1 делать вывод, что европейцы были в десятки и даже сотни раз лучше обеспечены дорогами, чем сибиряки? Конечно, нет, поскольку в этих расчетах не учитывалась плотность населения, которая в Сибири была в десятки и сотни раз меньше, чем в Западной Европе. И если соотнести протяженность железнодорожной сети не с общей площадью территории, а с количеством проживающего в Сибири населения (эти данные представлены в табл. 2), то окажется, что плотность железнодорожной сети в Сибири была ниже западноевропейского уровня всего в 1,3 раза.

Таблица 1

Плотность дорожной сети в 1916 г. на 1 тыс. км² территории, км

Территория	Шоссейные дороги	Железные дороги
Сибирь в целом	0,12	0,08
Юго-запад Сибири	0,4–0,8	1,5–3,0
Европейская Россия	1,2	10,1
Западная Европа	39,5	26,9

Таблица 2

Плотность дорожной сети в 1916 г. на 10 тыс. жителей, км

Территория	Шоссейные дороги	Железные дороги
Сибирь в целом	3,1	8,2
Западная Европа	53,0	10,9

Таким образом, по обеспеченности населения железными дорогами Сибирь лишь несколько отставала от Западной Европы. А вот обеспеченность шоссевыми дорогами была значительно ниже. Однако это отставание неуклонно сокращалось. В дореволюционной Сибири активно развивалась сеть шоссевых дорог и трактов, в первую очередь магистральных и внешнеторговых, а также сеть губернских и уездных дорог, связывающих Транссиб с многочисленными близлежащими поселками.

Идеи и проекты расширения транспортной сети того периода поражают своей смелостью и грандиозностью. К сожалению, революция и гражданская война на долгие годы задержали их осуществление. Ряд намечаемых еще до революции проектов не реализован до сегодняшнего дня (например, железная дорога Иркутск — Усть-Орда — Качуг — Карам — Киренск — Непа — Преображенка или такие железнодорожные линии, как Тулун — Братск, Чита — Бодайбо и др.).

Советский период. В советское время развитие транспортного комплекса было также тесно взаимосвязано с общим экономическим и культурным развитием региона и страны в целом. Работа транспорта была неотделима от функционирования отраслей хозяйства. Транспортный комплекс все больше превращался в важнейшую составную часть общей производственной инфраструктуры единой страны. Если в годы

революции и гражданской войны объем перевозок сокращался, то в условиях общего экономического роста и при промышленном освоении новых территорий грузооборот начал быстро расти.

Вновь возникла необходимость в расширении и реконструкции дорожной сети. Поэтому уже в середине 1920-х гг. в планы социалистического строительства были включены многие дореволюционные проекты развития транспортной сети и создания новых магистралей.

Наиболее динамично транспортный комплекс и дорожная сеть развивались в 1950–1960-х гг., в период индустриального освоения региона. В то время в Сибири возводились крупные энергетические и промышленные предприятия, строились новые города, расширялись экономические связи с другими районами страны, росла транспортная подвижность населения.

Тем не менее, плотность региональной дорожной сети по-прежнему отставала от среднероссийского уровня. В частности, в Иркутской области к началу 1960-х гг. на 1 тыс. км² территории приходилось железных дорог 2,2 км, автодорог с твердым покрытием — 2 км, эксплуатируемых судоходных путей — 6,2 км.

В годы индустриализации проводилась коренная техническая реконструкция всех основных видов транспорта и дорожной сети. В частности, осуществлялась широкая электрификация Транссибирской магистрали (паровозы заменялись электровозами), обновлялся подвижной состав на речном транспорте (вместо паровых судов появлялись дизельные), в гражданской авиации старые поршневые самолеты заменялись на турбореактивные и реактивные. Реконструкция существенно улучшила экономические показатели и грузооборот всех видов транспорта, повысила пропускную способность магистралей.

Современное состояние. Экономический кризис 1990-х гг., охвативший все сферы хозяйственной деятельности, снизил эффективность работы транспортного комплекса. Общий объем грузоперевозок всеми видами транспорта за период 1990–1997 гг. сократился в 2,0–2,5 раза, а грузовые и пассажирские перевозки воздушным транспортом уменьшились в 4–6 раз. Сократились капитальные вложения, направляемые на модернизацию подвижного состава и дорожной сети. Происходило старение основных фондов. Спад транспортной работы снизил прибыль при одновременном росте затрат на содержание и эксплуатацию транспортного комплекса.

С началом экономического роста в Иркутской области (с 1999 г.) и увеличением объемов перевозок работа транспорта стала сдерживаться нехваткой подвижного состава и его низким техническим уровнем, нерациональной структурой парка, отставанием в развитии дорожной сети. При этом недостаток собственных средств предприятий транспортного комплекса и бюджетных инвестиций замедлил обновление подвиж-

ного состава, особенно пассажирских вагонов, автобусов для городского транспорта и самолетов для местных воздушных линий.

Что касается плотности дорожной сети, то для разных путей сообщения она существенно различается. Наивысшую плотность имеют автомобильные дороги с твердым покрытием, а самую низкую — магистральные внутренние водные судоходные пути (5,9 на 1 тыс. км²).

Плотность путей сообщения в различных регионах России тоже может различаться, даже в десятки раз. Например, в Центрально-Черноземном районбопроводы (табл. 3). При этом Иркутская область, в силу своей громадной площади, неравномерности заселения и размещения производительных сил, различия в уровне хозяйственного развития отдельных территорий, имеет довольно низкую густоту транспортнои сети. Участки с наибольшей концентрацией располагаются в южной хозяйственно освоенной зоне. В табл. 3 представлены также данные по плотности сети в сопоставлении с общероссийским уровнем. Как видим, обеспеченность Иркутской области наземными транспортными сетями (железнодорожными и автомобильными) соответственно в 1,6 и 1,71 раза ниже общероссийских значений. Что касается внутренних судоходных путей, то в Иркутской области, наоборот, их плотность выше общероссийского уровня в 1,9 раза.

Таблица 3

Плотность сети различных путей сообщения в 2010 г.

Вид транспорта	Плотность, км на 1 тыс. км ²	
	Иркутская область	Россия
Железнодорожные линии	3,2	5,0
Автомобильные дороги	25,3	44,1
Внутренние судоходные пути	9,7	5,0
Магистральные трубопроводы	0,8	1,3

Совершенно очевидно, что дальнейший экономический рост требует развития всех видов транспорта, расширения транспортного и дорожного строительства, полного удовлетворения потребностей хозяйственного комплекса и населения Иркутской области во всех видах перевозок.

Информация об авторе

Суходолов Александр Петрович — доктор экономических наук, профессор, первый проректор, Байкальский государственный университет экономики и права, 664003, г. Иркутск, ул. Ленина, 11, e-mail: first-pro-rector@isea.ru.

Author

Syhodolov Alexander Petrovich — Doctor of Economics, Professor, Senior Vice-Rector, Baikal State University of Economics and Law, 11, Lenin st., Irkutsk, 664003, e-mail: first-pro-rector@isea.ru.