

Транспорт Иркутской области

Ипполитова Н.А. — кандидат географических наук, доцент кафедры географии, природопользования и туризма ВСГАО

Транспортный комплекс играет важную роль в социально-экономическом развитии Иркутской области. В настоящее время он представлен всеми видами — железнодорожным, автомобильным, воздушным, трубопроводным и электрическим городским. Каждый из них выполняет определенные функции исходя из своих технико-экономических возможностей.

Говоря об уровне развития транспорта нельзя не отметить, что он способствует развитию предприятий и отраслей, городов и районов. Без транспорта невозможно комплексное социально-экономическое развитие региона и страны в целом. Транспорт обслуживает все сферы производства и обращения, без него не может осуществлять свою деятельность не одно предприятие. Кроме того, что транспорт обеспечивает местные, межрайонные и внутрисосийские перевозки, он еще осуществляет и международные. Он соединяет Иркутскую область со странами ближнего и дальнего зарубежья.

Транспортный комплекс области является составной частью транспортного комплекса страны. По территории области проходят крупные магистрали федерального значения — это транссибирская железнодорожная магистраль, а также Московский тракт. История развития транспортной системы тесно связана с географией заселения и хозяйственного освоения территории. Первоначально в период освоения Сибири основные маршруты были связаны с реками, очень часто реки являлись единственными путями проникновения в восточные районы страны. Параллельно водным путям развивались и сухопутные пути сообщения, когда в Сибирь потянулись вольные люди и крестьяне. Как правило, возникали они в направлениях движения людей и грузов. Первоначально это были простые вычужные тропы, которые постепенно разраста-

лись и улучшались (Винокуров и др., 1999).

С развитием хозяйственного комплекса стали появляться гужевые дороги, а в местах наиболее интенсивного движения возникали тракты. Так появился московский тракт, затем было построена Транссибирская железнодорожная магистраль и в результате сеть путей сообщения превратилась в стройную систему подъездных дорог к Транссибу. В целом прокладка Транссибирской магистрали дала мощный толчок развитию всего региона. Сибирские рынки стали ближе и доступнее для европейских товаров, а местные производители получили новые возможности для развития своего дела. Увеличился поток переселенцев, которые оседали на прилегающей к железной дороге территории, появлялись новые населенные пункты. Прокладывались гужевые дороги, которые связывали Транссиб с новыми населенными пунктами.

В советский период времени развитие транспортного комплекса, также напрямую связано с экономическим развитием региона. Наиболее динамично транспортный комплекс и дорожная сеть развивались в 1950–1960 гг., в период индустриального освоения региона. В этот период времени проводилась коренная техническая реконструкция всех основных видов транспорта и дорожной сети, что позволило улучшить экономические показатели и грузооборот всех видов транспорта, повысить пропускную способность магистралей.

Говоря о размещении можно отметить, что по территории транспортная сеть распределена крайне неравномерно, что объясняется историко-географическими особенностями освоения и неравномерностью размещения производительных сил. Именно этим объясняется прокладка Московского тракта, а затем и Транссиба в южных лесостепных районах Приангарья, т.е. в районах с наиболее благоприятными ус-

ловиями. Недостаточно развиты в регионе транспортные пути меридионального направления.

Железнодорожный транспорт

Железные дороги Иркутской области являются частью общероссийской транспортной сети, и связывают область с восточными и западными регионами страны. Протяженность всех железнодорожных линий в пределах области составляет 2478 км (2,9% общероссийской протяженности), большая часть дорог электрифицирована.

Главной железнодорожной магистралью области является Восточно-Сибирская железная дорога, построенная в 1898–1905 гг. В пределах области проходит участок Транссибирской магистрали представленный Восточно-Сибирской железной дорогой (ВСЖД). В ее состав входят: участок от Тайшета до Петровского Завода; Южное ответвление от Транссиба в Монголию (Улан-Удэ–Наушки); Кругобайкальская железная дорога; Западный участок БАМа (от ст. Лена до ст. Хани). Главной станцией Восточно-Сибирской железной дороги является Иркутск-Пассажирский. ВСЖД — одна из главных транспортных артерий Сибири, включающая Бурятию, Якутию, Иркутскую область и Забайкальский край. Дорога связывает эти субъекты с остальной сетью железных дорог страны. Она является одной из важнейших транзитных магистралей, обеспечивающей поток грузов и пассажиров Восточной Сибири. В составе перевозимых грузов преобладают несколько основных видов — лес, уголь, железорудный концентрат, нефть, сырье для алюминиевой промышленности и алюминий.

Байкало-Амурская магистраль (БАМ)

Байкало-Амурская магистраль (БАМ) начинается от Транссибирской магистрали (ст. Тайшет) и заканчивается у Тихого океана, имеет протяженность более 4 тыс. км. В пределах Иркутской области проходит ее Западный участок, который начинается с ост. Тайшет и заканчивается ст. Лоприндо, а также после упразднения управления в Тынде к ВСЖД отошел участок от ст. Лена до ст. Хани

(Якутия). Таким образом, Западный участок БАМа, являющийся подразделением ВСЖД, выходит за пределы области, а его протяженность составляет 1,9 тыс. км (от ст. Тайшет до ст. Хани). По территории области он проходит в границах четырех административных районов — Братскому, Нижнеилимскому, Усть-Кутскому и Казачинско-Ленскому.

Кроме двух крупных железнодорожных направлений необходимо выделить железную дорогу Абакан — Тайшет, протяженность 4 тыс. км, строительство которой закончилось в 1965 г. По территории области ее протяженность составляет всего 100 км. Строительство железной дороги в этом направлении открыла кратчайший путь к приангарскому лесу в южные районы Сибири, Казахстана и Среднюю Азию. Обеспечила поставку железной руды Коршуновского ГОКа на металлургические предприятия Кузбасса.

Кроме крупных магистралей, построены ответвления которые оптимизируют транспортную схему региона. Например, Хребтовая–Усть-Илимск, протяженностью 214 км, с небольшим ответвлением к Рудногорскому месторождению.

Отдельно нужно сказать о Кругобайкальской железной дороге (КБЖД) которая являлась самым сложным участком строительства Транссибирской магистрали. В настоящее время это не просто железнодорожный путь, а своеобразный музейный памятник под открытым небом.

Автомобильный транспорт

Этот вид транспорта является наиболее массовым и доступным. Он осуществляет местные и межрегиональные грузовые и пассажирские перевозки, обслуживает все отрасли хозяйства и является наиболее динамично развивающимся. Наиболее велико его значение в транспортном обслуживании промышленного и сельскохозяйственного производства, строительного комплекса, торговой сети. Однако доставка грузов не возможна без разветвленной дорожной сети автомобильных дорог. Протяженность автомобильных дорог общего пользования и ведомственных с твер-

дым покрытием составляет 19393 км это 15,3% общей протяженности автодорог в СФО. По протяженности автодорог Иркутская область занимает 2-е место в СФО. Плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием составляет 16 км на 1000 км² (по СФО — 17 км; по России — 31 км) (табл. 2).

Основу автодорожной сети области составляют три федеральные автомобильные дороги: М-53 «Байкал» (Иркутск–Красноярск) протяженностью 749 км, М-55 (Выдрино–Иркутск) протяженностью 186 км, 1Р-418 (Иркутск–Усть-Орда) протяженностью — 59 км. Автодороги федерального значения Иркутской области находятся в ведении Федерального государственного управления (ФГУ) автомобильной магистрали «Красноярск–Иркутск».

Основная транспортная магистраль Иркутской области — федеральная автомобильная дорога «Байкал» (М-53) на участке от границы с Красноярским краем до Иркутска, которая проходит параллельно участку Транссибирской железной дороги по наиболее освоенной территории региона. Продолжением ее является М-55 на участке от Иркутска до границы Республики Бурятия. По ней осуществляются грузовые и пассажирские перевозки, обеспечивается доступ в наиболее туристически ориентированный район на юго-западном побережье озера Байкал. На эти автомобильные дороги приходится наибольший грузовой и пассажирский поток, по ним осуществляется почти половина всей транспортной работы, выполняемой предприятиями, организациями и населением (табл. 3).

Основная дорожная сеть сконцентрирована у крупных городов, особенно в южных промышленных освоенных районах области, а также вдоль Транссибирской железнодорожной магистрали. Наиболее крупный транспортный узел сформировался в районе крупных городов: Иркутск, Ангарск, Усолье-Сибирское, Черемхово и Шелехов. Именно через эти города проходит Московский тракт, начинаются дороги на Байкал и верхнюю Лену, а также предгорные районы Восточного Саяна (Винокуров и др., 1999).

В структуре перевозки грузов автомобильный транспорт занимает второе место, уступая железнодорожному, но является лидером в перевозке пассажиров. Автомобильный транспорт перевозит в 2–4 раза больше грузов, чем все остальные виды транспорта. В 2008 году автомобильный транспорт области перевез 14,8 млн т грузов и более 170 млн человек.

Большая часть внутриобластного грузооборота приходится на внутрирайонные и внутригородские перевозки, особенно на участок автодороги Иркутск–Ангарск–Черемхово–Зима. Наибольший поток транзитных грузов, перевозимых автомобильным транспортом, приходится на участок автомобильной дороги федерального значения Красноярск–Иркутск–Улан-Удэ (Московский тракт).

Водный транспорт

Основой для развития **водного транспорта** является наличие речной сети. В пределах Иркутской области она представлена бассейнами трех рек — Ангары, Лены и нижней Тунгуски, а также акваторией оз. Байкал и некоторыми питающими его реками (Селенга, Баргузин, Верхняя Ангара).

Общая длина всех водных путей, которые в пределах области могут использоваться для судоходства, оцениваются в 6–8 тыс. км (табл. 1), а эксплуатируются — 4,8 тыс. км (Винокуров и др., 1999). Однако, не смотря на наличие столь крупных водных артерий водный транспорт в пределах области, развит относительно слабо. Это объясняется сезонностью судоходства, разобщенностью водных путей (плотины Иркутской и Братской ГЭС) и мелководностью верхнего течения р. Лены. Еще одним фактором, снижающим роль водного транспорта, является то, что водные пути удалены от многих промышленных объектов.

В настоящее время, в пределах Иркутской области, водный транспорт обслуживает около 10% общего грузооборота. Он используется для перевозок крупнотоннажных грузов, нерудных строительных материалов (галечника, щебня), леса и пиломатериалов, угля и

нефтепродуктов. Большое значение водный транспорт имеет при доставке грузов на север, в районы золотодобыче

и в Якутию, туда, где отсутствуют магистральные сухопутные пути и проложены только внутрирайонные дороги.

Т а б л и ц а 1

Основные показатели работы водного транспорта Иркутской области

Показатели:	2007 г.	2008 г.	2009 г.
Протяженность внутренних водных судоходных путей (км)	8047	8047	8047
Речные пассажирские и грузопассажирские суда общего пользования (шт.)	35	36	36
Численность работников организаций (чел.)	2635	1933	-
Перевозка пассажиров (чел.)	587600	557800	600000
Пассажирооборот (млн п-км)	20,0	21,0	20,4

Важными узлами в транспортировке грузов и перевозке пассажиров являются речные порты и ремонтно-эксплуатационные базы флота. Крупнейшие порты расположены на реке Лена — Киренск и Осетрово, через них осуществляется перевалка грузов в Республику Саха (Якутия) и в северный морской порт Тикси.

Кроме того, важным фактором для развития водного транспорта является то, что Иркутская область имеет два речных выхода к северному морскому пути — по Лене, а также по Ангаре и Енисею. Что открывает перспективы для участия в мировой торговле и обслуживании международных транзитов. Вместе с тем наличие протяженных речных и озерных магистралей создает основу для развития в регионе водного транспорта. Внутренний водный транспорт в бассейнах реки Ангара, оз. Байкал и реки Лена.

На территории Иркутской области обслуживание пассажиров осуществляется по 20 маршрутам. В том числе 10 паромными переправами.

Безальтернативные районы Иркутской области, в населенные пункты которых транспортная доступность в навигационный период осуществляется внутренним водным транспортом: Мамско-Чуйский, Бодайбинский, Киренский, Катангский, Усть-Кутский, Братский, Усть-Илимский, Усть-Удинский.

Воздушный транспорт

Огромные пространства Иркутской области делают авиационный транспорт

незаменимым, и единственным связывающим труднодоступные районы между собой и с областным центром, а также другими городами и регионами страны и мира. Очень важна роль воздушного транспорта для оказания экстренной медицинской помощи в отдаленных районах. В транспортном комплексе Иркутской области воздушный транспорт занимает третье по пассажирообороту и четвертое по грузообороту место.

В Иркутской области функционируют два международных аэропорта федерального значения — Иркутск, Братск, а также семь аэропортов местных воздушных линий — Усть-Кут, Киренск, Бодайбо, Мама, Ербогачен, Казачинск (переведен в посадочную площадку), Нижнеудинск, обслуживающих население северных и труднодоступных районов Иркутской области. Для полетов с пассажирами используется 26 посадочных площадок.

В Иркутской области функционируют 6 авиакомпаний: (ЗАО «Авиакомпания Ангара», ЗАО «Авиакомпания ИрАэро», ЗАО «Авиакомпания «Иркутск-Авиа», ОАО «АэроБратск», ОАО «Нижнеудинское авиапредприятие», ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр» (г. Сургут)), выполняющих транспортную работу по перевозке пассажиров, грузов, патрулированию нефтепроводов и лесоохране, санитарным перевозкам, сельскохозяйственным и спасательным работам.

Авиасообщение областного центра с другими странами и городами Российской Федерации, осуществляют ряд

крупных авиакомпаний, таких как «S7», «Аэрофлот», «Трансаэро», ЮТэйр», «Хайнаньские авиалинии» и др.

В 2008 году завершена реконструкция взлетно-посадочной полосы аэропорта г. Иркутск, а в апреле 2009 года завершена реконструкция аэровокзала внутренних воздушных линий аэропорта г. Иркутск. После реконструкции пропускная способность аэровокзала возросла от 400 до 800 пассажиров в час. Площадь аэровокзала увеличилась с 7 924 м² до 12 916 м².

Трубопроводный транспорт

В настоящее время по территории области проходят две нитки подземного магистрального нефтепровода Омск–Ангарск и Красноярск–Ангарск. Действует этиленопровод Ангарск–Саянск, эксплуатируемый ОАО «Саянским-пласт». Имеется продуктопровод Ангарск–Иркутск, по которому поставляют авиационный керосин из ангарской неф-

техимической компании в иркутский аэропорт. Помимо магистральных трубопроводов, в городах и поселках области созданы локальные сети муниципальных и ведомственных трубопроводов. Они используются для водоснабжения, газоснабжения и канализации, их суммарная протяженность более десяти тысяч километров. На промышленных предприятиях также имеются собственные локальные сети трубопроводов (технологических и бытовых). В 2009 году был пущен в эксплуатацию участок нефтепровода Восточная Сибирь — Тихий океан (ВСТО) от Усть-Кута до Тайшета. В целом трубопроводный транспорт в регионе имеет все необходимые предпосылки для дальнейшего развития: наличие сырья. Регион может выступать транзитной территорией при возможной поставке нефти из Красноярского края и Республики Бурятия на рынки стран АТР.

Т а б л и ц а 2

Плотность сети железнодорожных и автодорог с твердым покрытием

Годы	Приходится км на 1 тыс. км территории			
	Железных дорог		Автомобильных дорог	
	Россия	Иркутская область	Россия	Иркутская область
2000	5,0	3,2	31,2	15,7
2005	5,0	3,2	31,0	16,0
2006	5,0	3,2	35,0	16,0
2007	5,0	3,2	36,5	16,0
2009	5,0	3,2		

Т а б л и ц а 3

Динамика перевозки грузов и пассажиров автомобильным транспортом

Показатель	1960	1970	1980	1990	2000	2008
Перевезено грузов, млн т	132,4	182,7	219,6	347,4	112,8	
Перевезено пассажиров, млн чел.	123,9	240,7	428,3	483,5	259,3	170,6
Эксплуатационная длина автомобильных дорог с твердым покрытием (км)	-	3356	6464	8765	12151	