

Иркутск: туманное будущее транспортного центра

С момента своего возникновения и получения в конце XVII века статуса города Иркутск занимал исключительно выгодное транспортно-географическое положение. Здесь сходились торговые пути из Монголии и Китая, отсюда снабжались Якутия и Русская Америка, здесь заканчивался Московский тракт.

В начале XIX века под управлением иркутского генерал-губернатора была вся Западная и Восточная Сибирь, Дальний Восток и Русская Америка – две трети территории России. В конце XIX века через Иркутск прошел Транссиб, что окончательно закрепило за городом звание транзитного.

Сейчас Иркутск продолжает оставаться значимым городом в транспортной системе России. На его территории расположен аэропорт, география полетов через который включает в себя 92 магистральных маршрута, из них 20 международных. Через столицу Восточной Сибири проходит федеральная трасса Москва-Владивосток, а также крупная железнодорожная артерия – Транссибирская магистраль. Кроме того, в центре Иркутска расположен мостовой переход, объединяющий левобережье и правобережье Ангары, но это не только внутригородское соединение – это единственная переправа на Качугское направление.

В девяностые годы прошлого века позиции Иркутска как транспортного узла несколько пошатнулись. Это было связано с общей кризисной ситуацией в российской экономике, когда по стране резко сократились перевозки грузов и пассажиров. А по мнению ведущего научного сотрудника лаборатории георесурсоведения и политической географии Института географии СО РАН Леонида БЕЗРУКОВА, «статус Иркутска как транспортного центра несколько понизился, когда узловым городом для трубопроводного транспорта стал Ангарск». Ангарск действительно является конечной точкой всей нефтепроводной системы России. В 2002-2003 годах проекты компаний ЮКОС и «Транснефть» конкурировали за строительство нефтепровода на Восток с нулевой отметкой в Ангарске, настолько близко расположенном от столицы Восточной Сибири, что его вполне можно отнести к иркутскому транспортному узлу. Однако, в конце концов, нефтепроводная система «Восточная Сибирь – Тихий океан» взяла свое начало не здесь, а в Тайшете.

Что касается водного транспорта, то он в транспортной составляющей Иркутска не играет значимой роли. После строительства Иркутской, Братской и Усть-Илимской ГЭС сквозное судоходство по Ангаре стало невозможным, так как плотины гидроэлектростанций сооружались без шлюзов. Гораздо большее значение водный транспорт имеет для наших ближайших соседей – Новосибирска и Красноярска.

В начале нового века с ее стабилизацией экономики России постепенно стал увеличиваться объем пассажиро- и грузоперевозок. Так, по итогам 6 месяцев 2006 года ВСЖД выполнила план по отправлению грузов на 101,6 процента, дополнительно к плану было отправлено 624 тысячи тонн. «Аэропорт Иркутск» за 10 месяцев текущего года обслужил почти 770 тысяч пассажиров, что на 10 процентов больше, чем за аналогичный период прошлого года.

В Иркутской области наблюдается устойчивая тенденция к увеличению объемов внешне-экономической деятельности. По данным иркутской таможни, стоимостные показатели экспортных операций выросли в первом полугодии 2006 года на 65 процентов, и тенденция к росту сохраняется.

Однако, несмотря на положительные показатели, одним из самых уязвимых мест не только Иркутска, но и всей Сибири остаются большие транспортные издержки. Поэтому, например, грузы из Китая в Европу выгоднее отправлять по морю, а не более коротким сухопутным путем, используя столицу Приангарья как транзитную базу. Об этой проблеме говорил на IV Байкальском экономическом форуме президент ОАО «РЖД» Владимир ЯКУНИН:

– У нас сегодня показатель перевозки транзитных грузов составляет ноль процентов. Говорят, что из-за слишком высоких тарифов, но это лишь часть правды. Есть направления, по которым

себестоимость перевозки контейнера выше той цены, по которой мы эту услугу предоставляем. Кроме того, сейчас железнодорожный и автомобильный транспорт конкурируют в области перевозок с высокоорганизованной, прекрасно оборудованной системой, носящей название «Глубоководная транспортировка груза». Она позволяет погрузить на палубу одного теплохода до 10 тысяч контейнеров и привезти их из одной точки мира в другую. Что такое 10 тысяч контейнеров? Это поезд, который протянется по всему Транссибу. То есть в конкурентной борьбе мы должны ориентироваться не на количество перевозок, а на конкретный сегмент грузов, требующий скоростной доставки, на тех грузовладельцев, которые заинтересованы в быстрой перевозке, и, как следствие, в сокращении сроков оборота капитала.

Несмотря на вышесказанное, именно железнодорожники оказались сейчас в лидерах по перевозкам. По ключевой магистрали в транспортной системе Восточной Сибири – Транссибу – ежегодно перевозится до 89 процентов всех грузов в регионе. Здесь формируется основная масса грузопотока на Восток, именно железная дорога обеспечивает все возрастающие объемы перевозки нефти в Китай.

В связи с этим строительство нефтепровода «Восточная Сибирь – Тихий океан» вызвало противоречивые прогнозы. Одни эксперты считали, что ВСЖД потерпит серьезные убытки после введения нефтепровода в эксплуатацию, другие утверждали, что железная дорога будет загружена полностью, даже если перестанет транспортировать нефть.

Представители ВСЖД настаивают на втором варианте. Иркутск как железнодорожный узел самодостаточен, грузоперевозки через него постоянно увеличиваются. Сдача обводного пути Иркутск – Гончарово позволила пустить существующие грузопотоки вокруг областного центра и тем самым разгрузить участок дороги, проходящий по густонаселенным районам города.

В планах РЖД также создание транспортного коридора Париж – Берлин – Москва – Екатеринбург – сибирские регионы – Дальний Восток, который пройдет через столицу Восточной Сибири. Его непосредственными пользователями будут Россия, Белоруссия, Польша, Германия, а потенциально – еще и Нидерланды, Дания, скандинавские страны.

Постепенно выходит из кризисного состояния «Аэропорт Иркутск». В девяностые годы у авиаперевозчиков резко снизилась интенсивность полетов, многие внутренние рейсы из-за неплатежеспособности населения были закрыты. В 1991 году пассажиропоток через иркутский аэропорт составлял чуть менее трех миллионов человек, к 2001 году он сократился до семисот тысяч, правда, в нынешнем году обещает приблизиться к отметке в девятьсот тысяч пассажиров.

Сейчас иркутский аэропорт занимает 15 место в России по пассажирским перевозкам и 11 место – по перевозкам грузов и почты, уступая в СФО только Новосибирску и Красноярску. И все же Иркутску было отказано в шансе войти в число шести городов, где будет создан международный транзитный аэропорт (хаб). Об этом заявил в апреле нынешнего года в ходе визита в столицу Восточной Сибири заместитель главы Минтранса Александр МИШАРИН:

- Иркутск находится в зоне кроссполярных перелетов и потенциально может быть рассмотрен как пересадочный узел. Но здесь отсутствует хабообразующая авиакомпания. Поэтому в Иркутске будет базовый для сибирских авиакомпаний аэропорт федерального значения, но не международного.

Данную позицию разделяет и глава Минэкономразвития Герман ГРЕФ, подчеркнувший, что «здесь (в Иркутске) не планируется создавать ни пассажирского, ни грузового хабов». Не помогло «Аэропорту Иркутск» ни более выгодное географическое месторасположение, ни более низкие цены на авиационное топливо. В Иркутске работает две топливозаправочные компании: «ТЗК Иркутск», входящая в группу компаний «Аэрофьюэлз», и ВСТК, подконтрольная НК «ЮКОС». В результате в Приангарье сейчас самая низкая цена топлива от Калининграда до Петропавловска-Камчатского.

Тем не менее, строительством грузового хаба занимается Красноярск, где данный проект вышел на стадию практической реализации и получил федеральное финансирование.

После катастрофы аэробуса А-310 в июле этого года администрация Иркутской области заявила о намерении вынести аэропорт за черту города. А в конце августа губернатор Александр ТИШАНИН объявил, что окончательное решение о строительстве нового порта уже принято на правительственном уровне:

– Новый аэропорт будет расположен между Иркутском и Ангарском и ориентирован в основном на грузоперевозки. Вместе с тем существующий аэропорт, в реконструкцию которого вкладываются

существенные средства, также будет эксплуатироваться, но в большей степени для малой авиации и местных перевозок.

Даже глава государства не обошел своим вниманием иркутский аэропорт. Отвечая на вопросы граждан во время «прямой линии», Владимир ПУТИН сказал:

- Ваш аэропорт должен быть построен совсем в другом месте и обслуживать сразу несколько городов: Иркутск, Ангарск, другие населенные пункты. Из федерального бюджета будет выделено около 15 миллиардов рублей в течение 4-5 лет, но нужно привлекать и частные инвестиции.

На развитие «Аэропорта Иркутск» в федеральном бюджете 2007 года запланирован 71 миллион рублей. Эти средства предусмотрены для ввода в эксплуатацию устройства укрепленных участков концевых зон безопасности искусственной взлетно-посадочной полосы. Еще 20 миллионов планируется выделить на финансирование проектных работ по развитию инфраструктуры аэропорта.

Кроме того, в настоящее время прорабатывается вопрос о формировании на базе ФГУП «Аэропорт Иркутск» авиатранспортного логистического комплекса, который будет включать в себя торгово-развлекательный, а также аэропортовый логистический комплекс с грузовым таможенным терминалом класса А площадью 20 тысяч квадратных метров. Основной функцией данного комплекса станет наиболее эффективная стыковка между различными видами транспорта – авиационным, железнодорожным, автомобильным. Реализация этого проекта должна резко увеличить объем грузооборота. Уже подписано соглашение о стратегическом партнерстве с аэропортами Шеньяна и Мюнхена, основная цель которого – формирование пассажиро- и грузопотоков между Европой, Россией и Азией.

Логистический комплекс Иркутского аэропорта будет лишь частью более крупного проекта – логистического узла, о начале создания которого заявил заместитель главы администрации Иркутской области Владимир ТРЕТЬЯК в апреле этого года. Проект логистического центра предполагает создание двух взаимосвязанных транспортно-логистических комплексов: авиатранспортного на базе ФГУП «Аэропорт Иркутск» и железнодорожного на базе ВСЖД – филиал ОАО «РЖД», у каждого из которых будут свои складские помещения и инфраструктура.

Для координации работы планируется создать компанию-оператора «Байкальский транспортно-логистический комплекс». В настоящее время проект центра находится в стадии разработки. В состав рабочей группы вошли депутаты Государственной Думы, представители обл администрации, руководители крупных транспортных предприятий региона. Создание центра объединит информационные системы автомобильного, железнодорожного, водного и воздушного транспорта для формирования единой схемы движения грузов из Западной Европы через Восточную Сибирь в Юго-Восточную Азию и наоборот, что позволит повысить качество и скорость доставки грузов, минимизировать транспортные издержки. Для Иркутской области, где львиную долю себестоимости произведенных товаров составляют расходы на транспортировку, это особенно важно. Рост грузооборота будет обеспечен динамичным развитием промышленного производства области, а также увеличившимся потоком транзитных грузов.

По расчетам областной администрации, на создание центра потребуются не менее миллиарда рублей. По словам вице-президента Евроазиатского Транспортного Союза Олега ДУНАЕВА, проект такого масштаба позволит региону принять участие в тендере Минэкономразвития, победителю которого министерство профинансирует 30 процентов его стоимости. Предполагаемыми инвесторами проекта могут стать ООО «Евразия логистик», ФГУП «Аэропорт Иркутск», ряд крупных предприятий, действующих на территории Иркутской области, также интерес к проекту выражают иностранные компании.

С появлением такого центра в Иркутске будут выполняться следующие задачи: комплексное управление транспортными сферами и развитие инфраструктуры в области. Результатом станет создание новых рабочих мест, увеличение грузо- и пассажиропотока, в том числе приток в регион иностранных туристов.

Все эти изменения влекут за собой необходимость обновлять и создавать новые объекты городской инфраструктуры.

Одной из важнейших задач является срочное завершение строительства моста через Ангару и организация автомобильного движения на его подходах. По словам главного инженера ОГУ «Дирекция по строительству мостового перехода через реку Ангару в Иркутске» Сергея КОЗЫНКИНА, в конце 2007 года планируется сдать одно направление моста, а также левобережные и часть правобережных подходов к нему. В 2008-м мост будет сдан целиком, а в 2009-м будут достроены подходы на правом берегу Ангары. Правда, все эти планы

напрямую связаны с получением федерального финансирования, без которого невозможно завершить строительство в срок.

Не секрет, что сейчас общероссийской проблемой стало отсутствие и неудовлетворительное состояние внутригородских дорог. Для Иркутска с его слабой дорожной сетью – это особенно важно. То, что было заложено городским генпланом 1975 года в части дорожного строительства, не было реализовано вследствие хронического недофинансирования. В прошлом году срок действия генплана истек, а уличная дорожная сеть Иркутска составляет лишь 60 процентов от запланированного. Более того, старым генпланом учитывался уровень автомобилизации не более 200 единиц транспорта на тысячу населения, а сейчас на тысячу иркутян только личных машин приходится 220-230. Если не развивать дорожную сеть, Иркутск в ближайшие годы задохнется в пробках.

В рамках реализации программы по строительству и ремонту дорог из бюджета Иркутска в 2007 году планируется выделить 676,5 миллиона рублей, что на 120 миллионов больше, чем в нынешнем году. Но реконструкция существующих в городе дорог не решит проблемы, необходимо строительство новой объездной дороги.

– Иркутск – уникальный город, проходящая через его центр дорога федерального значения (направление Москва-Владивосток) переползает в переулки, проходит по улицам Боткина и Маяковского, – говорит Александр МИХАЙЛОВ, профессор, заведующий лабораторией информационных технологий на транспорте ИргТУ. – Наш город выступает не как транспортный коридор из Центра России на Дальний Восток, а скорее как заглушка, вентель, сдавливающий транспортные потоки. Поэтому необходимо строительство кольцевой дороги, выведение автотранспортного транзита за черту города.

В настоящее время создание кольцевой дороги включено в новый генплан Иркутска, но вопрос финансирования пока остается открытым.

Специалисты не демонстрируют единства во взглядах на будущее Иркутска как транспортного узла. Географы полагают, что возможностей стать транспортным центром Сибири у него не больше и не меньше, чем у других сибирских городов. В то же время транспортники более оптимистично смотрят в будущее, ссылаясь на растущие грузо- и пассажиропотоки и высокие темпы роста промышленного производства. Если еще федеральные и областные власти, а также крупный бизнес смогут инвестировать в развитие инфраструктуры достаточно средств, значимость Иркутска как транспортного узла несомненно вырастет.

Автор: Алиса Васильева, Алена Емельянова © Babr24.com ИРКУТСК, БАЙКАЛ 5271 26.11.2006, 18:28
219

URL: <https://babr24.com/?ADE=34242> Bytes: 15246 / 15204 Версия для печати

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)
- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:
newsbabr@gmail.com

Автор текста: **Алиса
Васильева, Алена
Емельянова.**

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](https://t.me/babr24_link_bot)
Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: [@bur24_link_bot](https://t.me/bur24_link_bot)

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24_link_bot](https://t.me/irk24_link_bot)

эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: [@kras24_link_bot](https://t.me/kras24_link_bot)

эл.почта: kraasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: [@nsk24_link_bot](https://t.me/nsk24_link_bot)

эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин

Телеграм: [@tomsk24_link_bot](https://t.me/tomsk24_link_bot)

эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: [@babrobot_bot](https://t.me/babrobot_bot)

эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)