

# О перспективах развития транспортной системы Республики Саха (Якутия)

А.М. ИШКОВ, докт. техн. наук, проф., академик РАТ;

О.Н. ЖАРИКОВ, канд. экон. наук, проф., академик РАТ, Якутск

**В начале января 2006 года президент Российской Федерации В.В. Путин при посещении с рабочим визитом Республики Саха (Якутия) подчеркнул, что стабильное и динамичное развитие республики имеет ключевое значение как для Дальневосточного округа, так и для всей России.**

Характеризуя состояние отраслей хозяйства республики как моноструктурную экономику, ориентированную прежде всего на добычу сырья, президент РФ заострил внимание на ряде задач по развитию нефтегазового, топливно-энергетического, аграрного и других комплексов республики, отметив при этом, что серьезным препятствием для движения вперед являются неразвитость транспортной системы и недостаток прямых долгосрочных инвестиций. В связи с этим президент В.В. Путин указал, что серьезное внимание следует уделить строительству железнодорож-

ной линии, а также отметил, что есть не менее важная задача — развитие сети автомобильных дорог. В целом они способны снизить риски по северному завозу, открыть новые возможности для деловой жизни отдаленных районов.

В недрах Якутии имеются разнообразные полезные ископаемые: всего разведано свыше 1500 месторождений минерально-сырьевых ресурсов с балансовой и прогнозной стоимостью не менее 2,3 млрд. долл. США — третье место в России после Красноярского края и Ханты-Мансийского округа.

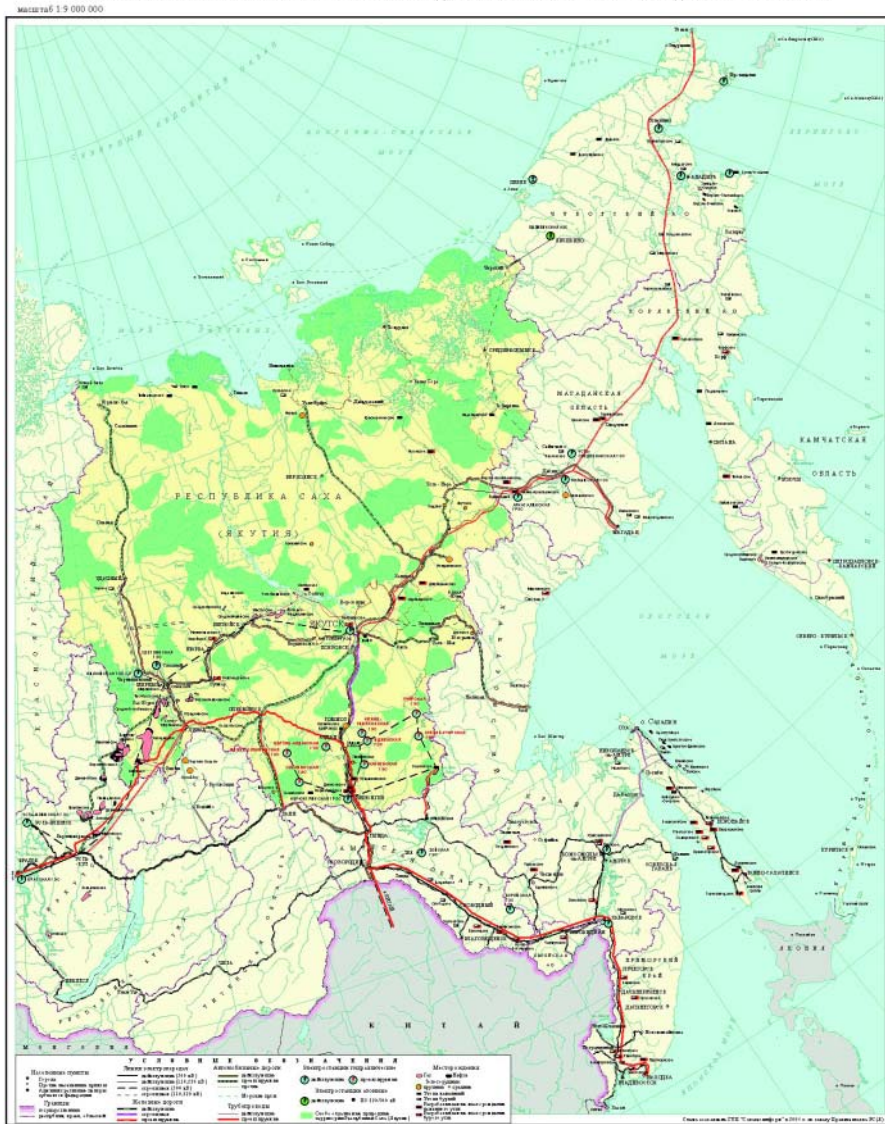
Основой экономики республики являются горнодобывающая, топливная,

пищевая, лесная и деревообрабатывающая отрасли промышленности.

В структуре валового регионального продукта удельный вес отраслей промышленности составляет ориентировочно 80%, строительство — 10%, транспорт — 12%, сельское хозяйство — около 5%.

Однако эти сырьевые ресурсы разбросаны по огромной территории с экстремальными природно-климатическими условиями, слаборазвитой транспортной сетью и удаленностью от промышленно развитых регионов страны. Все эти факторы препятствуют повышению эффективности региональной экономики, увеличивая удельный вес транспортных расходов в себестоимости продукции основных отраслей хозяйства до 70% и снижая их конкурентоспособность на ре-

СХЕМА ДЕЙСТВУЮЩИХ И ПРОЕКТИРУЕМЫХ ЖЕЛЕЗНЫХ, АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ, НЕФТЕПРОВОДОВ И ОБЪЕДИНЕНИЯ ИЗОЛИРОВАННЫХ ЭНЕРГОРАЙОНОВ РЕСПУБЛИКИ САХА (ЯКУТИЯ) С ОЭС СИБИРИ И ОЭС ВОСТОКА С УЧЕТОМ ПЕРСПЕКТИВ ОСВОЕНИЯ МЕСТОРОЖДЕНИЙ ВОСТОЧНОЙ СИБИРИ И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА



гиональных и международных рынках.

Поэтому в настоящее время основной целью социально-экономического развития Якутии является увеличение объема высококачественной продукции, способной конкурировать на рынках Дальнего Востока и стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Достижение этой цели предполагается осуществить в период 2007–2015 годы при среднегодовых темпах прироста промышленной продукции 7–10%, а валового регионального продукта — не менее 9%.

Эти позитивные факторы развития отражены в разработанных в Институте региональной экономики АН РС(Я) «Схеме развития и размещения производительных сил Республики Саха (Якутия)» и «Стратегии модернизации экономики Республики Саха (Якутия) на период до 2015 года».

Приоритетным направлением в этот период будет развитие алмазодобыва-

ющего и алмазоперерабатывающего комплекса, нефтяной, газовой, угольной и энергетической отраслей в рамках реализации основных инвестиционных проектов:

- увеличение добычи алмазов на Нюрбинском ГОК и подземных рудниках «Мир» и «Айхал»;
- дальнейшее развитие гранильного и ювелирного производств;
- освоение Нежданинского, Кючюсского, Нижне-Куранахского и других месторождений золота;
- освоение Талаканского, Чайгинского, Средне-Ботуобинского и других нефтяных и газовых месторождений;
- строительство нефте- и газопроводов на Дальнем Востоке и в КНР;
- освоение Эльгинского угольного месторождения с экспортированием 15–20 млн. т угля в Японию.

Эти проекты входят составной частью в программу модернизации регионального хозяйства, конечными це-

лями которой являются создание самодостаточной социально ориентированной экономики с необходимым обеспечением стабилизации и прекращения спада производства и снижения уровня жизни населения, что имело место в основном в период до 2000 года. Поэтому модернизация охватывает все отрасли хозяйства республики и включает в себя основные направления:

- реструктуризация горнодобывающих отраслей;
- развитие топливно-энергетического комплекса;
- развитие агропромышленного комплекса с созданием перерабатывающих производств;
- совершенствование транспортной инфраструктуры с учетом федеральных и региональных потребностей и транзитного потенциала и т.д.

В комплексе общих проблем особо выделяется проблема опережающего развития транспортной системы, которая в силу своей специфики должна обеспечить не только ускорение развития региональной экономики, но и единство экономического пространства страны, как это предусмотрено ст. 8 Конституции РФ.

Принципиальные положения по совершенствованию организационно-правовой базы развития транспортного комплекса страны изложены в Транспортной стратегии РФ, одобренной 29 октября 2003 г. на заседании Госсовета РФ.

Ранее был разработан ряд федеральных целевых программ, направленных на развитие и модернизацию транспортной системы России. В частности, это федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 гг.)», утвержденная постановлением Правительства РФ 5 декабря 2001 г. № 848, и федеральная целевая программа «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на 1996–2005 гг. и до 2010 г.», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 1996 г. № 480.

В основу Транспортной стратегии РФ положен принцип разделения государственных задач регулирования отрасли и выполнения хозяйственных функций частными предпринимателями: государство, ограничивая свои функции как хозяйствующего субъекта, выполняет роль регулятора рыночных взаимоотношений и несет ответственность за безопасность транспортного процесса, состояние транспортной инфраструктуры, предоставление транспортных

услуг в секторах, где рынок еще недостаточно развит.

Выработана определенная стратегия, предусмотрены бюджетные отчисления, предпринимается реформирование как в сфере отдельных видов транспорта, так и отрасли в целом. Государство сохраняет за собой законодательные и контрольные функции, решая проблемы финансирования за счет налоговых поступлений и привлечения частного капитала.

В Республике Саха (Якутия) в 2004 г. разработана Транспортная стратегия, которая принята постановлением Правительства РС(Я) от 31 мая 2004 г. № 238, в которой сценарные условия, тенденции развития, роль государства и другие основополагающие факторы аналогичны тем, которые отражены в Транспортной стратегии Российской Федерации. В то же время в республиканской стратегии основное внимание обращено на следующие региональные особенности функционирования и развития транспортной системы:

- сезонность перевозок речным транспортом, обслуживающим 85% территории республики, где производится около 90% товаров и услуг;
- в зоне круглогодичного транспортного обслуживания проживает только 16% населения;
- дорожная сеть с твердым типом покрытия связывает с районными центрами только 48 населенных пунктов из 629;
- надежную транспортную связь со столицей республики г. Якутском имеют только 8 районов из 33;
- опорная круглогодичная транспортная сеть (железная дорога плюс автодороги «Лена», «Вилуй» и «Кольма») находится в стадии первоначального формирования.

Постановлением предписано министерствам и ведомствам, руководителям предприятий и организаций руководствоваться Транспортной стратегией Республики Саха (Якутия) до 2025 г. при:

- подготовке и реализации законодательных и нормативных документов, прогнозов социально-экономического развития республики;
- разработке и осуществлении целевых программ в области транспорта и смежных с транспортом отраслей экономики, решения социальных и других принципиальных, зависящих от транспорта проблем развития отраслей и хозяйственного комплекса республики в целом;
- составлении ежегодных бюджетных заявок на финансирование в рам-

ках федеральных целевых программ, формировании государственного бюджета Республики Саха (Якутия);

- постановке вопросов по решению проблем развития транспортной системы республики на уровне федеральных органов власти.

Особое значение опережающего развития транспортного комплекса для развития экономики республики нашло прямое отражение в «Перечне поручений Президента РФ Правительству РФ по итогам совещания по вопросам социально-экономического развития Республики Саха (Якутия)» от 6 января 2006 г., в котором записано:

«Ускорить строительство железнодорожной линии Беркакит — Томмот — Якутск с целью ввода пускового комплекса Томмот — Кердем в 2008 году и завершения строительства железной дороги до г. Якутска в 2011 году со строительством совмещенного железнодорожно-автомобильного мостового перехода через р. Лену со сроком строительства 2007–2011 годы.

Принять в федеральную собственность незавершенную строительством железнодорожную линию Беркакит — Томмот в счет погашения «золотого кредита» и привести в соответствие с правовыми и нормативными требованиями Российской Федерации вопросы собственности и дальнейшей эксплуатации построенных объектов железнодорожной линии Беркакит — Томмот — Якутск.

Совместно с ОАО «РЖД» в целях реализации стратегических инвестиционных проектов РС(Я):

- включить в ФЦП «Модернизация транспортной системы России» мероприятия по развитию восточной части БАМа для освоения Эльгинского месторождения углей;
- рассмотреть вопросы перспективного развития сети железных дорог: для освоения месторождений нефтегазовых (Усть-Кут — Киренск — Непа — Ленск), железорудных (Хани — Олекминск); золотосурьмяных, медно-вольфрамовых (Якутск — Магадан);
- принять в федеральную собственность территориальные автомобильные дороги «Вилуй», «Амга», «Анабар» с завершением их строительства с использованием механизмов частного-государственного партнерства;
- принять в федеральную собственность аэропорты Якутск и Тикси, а также имущество служб УВД и ЭРТОС аэропортов Мома, Депутатский, Усть-Нера, Вилуйск, Верхневилуйск, Сунтар».

Таким образом, этими решениями за-

ложена основа для интенсивного развития опорной транспортной сети в республике с формированием в г. Якутске мультимодального транспортного узла, что окажет общее стимулирующее воздействие на развитие производительных сил не только Якутии, но и северо-востока РФ, а в дальнейшем — северных регионов Восточной и Западной Сибири.

Завершение строительства железной дороги до Якутска к 2011 г. приведет к некоторым изменениям в структуре грузоперевозок по видам транспорта.

Во-первых, увеличится объем завоза грузов в республику, чему будет способствовать создание завершенной транспортной схемы с центром в г. Якутске при формировании в нем мультимодального промышленно-транспортного узла, включающего железнодорожную станцию, речной порт, автовокзалы, аэропорты в г. Якутске и п. Маган.

Во-вторых, это будет способствовать увеличению грузоперевозок всеми видами транспорта, а также авиaperевозок пассажиров при росте численности населения и с активизацией деловой жизни.

В-третьих, возрастет удельный вес грузоперевозок по железной дороге Беркакит — Томмот — Якутск по сравнению с другими видами транспорта, что будет способствовать снижению стоимостных показателей транспортного обеспечения хозяйства и населения республики, с последующим сокращением доли транспортных расходов в конечной продукции отраслей хозяйства республики и повышением их конкурентоспособности, а также повышению уровня обеспечения населения транспортными услугами.

В результате этого круглогодичной транспортной доступностью будет обеспечено до 70% территории, причем основные перевозки будут осуществляться из г. Якутска по северному, северо-восточному и восточному направлениям, а перевозками из Осетрово обеспечивается северо-западная Якутия.

Для реализации намеченных перспектив развития транспорта Якутии необходимо включение соответствующих инвестиционных проектов (по строительству железной дороги до Якутска, созданию речного порта в Нижнем Бестяхе, формированию мультимодального транспортного узла и т.д.) в ФЦП «Модернизация транспортной системы Российской Федерации» (2002–2010 гг.), утвержденной постановлением Правительства РФ от 05.12.2001 г. № 848.