

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ ТОМСКОЙ ОБЛАСТИ

ЗАМЕСТИТЕЛЬ
ГУБЕРНАТОРА
ТОМСКОЙ ОБЛАСТИ
ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ,
ЖКХ, ДОРОЖНОМУ
КОМПЛЕКСУ, ГО И ЧС
Игорь Николаевич
Шатурный



Специфика работы транспортного комплекса Томской области определена природно-климатическими и экономико-географическими условиями. Основными географическими факторами, определяющими состояние транспортной инфраструктуры Томской области, являются:

- значительная площадь территории области;
- удаленность от транспортных путей федерального значения;
- территориальная неравномерность размещения объектов транспортной инфраструктуры и существенные различия в плотности транспортной сети на севере и юге области;
- высокая концентрация природных сырьевых запасов (прежде всего углеводородного сырья) в слабоосвоенных районах на севере области;
- наличие судоходной реки Обь, проходящей по всей территории области с севера на юг;
- специфика природных условий (заболоченный таежный ландшафт).

В условиях отсутствия единой сети автомобильных или железных дорог исключительную роль имеет внутренний водный транспорт, поскольку естественная конфигурация судоходных рек исключительно благоприятна для региона. Единая система судоходных рек связывает все города и муниципальные районы области и имеет выходы в четыре соседних региона (Ханты-

Мансийский автономный округ – Югру, Красноярский край, Новосибирскую и Кемеровскую области).

Транспортный комплекс Томской области в целом характеризуется достаточно небольшим количеством показателей развития транспортных сетей, положительно выделяющим его на общероссийском фоне. Исключение составляет относительно высокая густота трубопроводов и внутренних водных путей. Вместе с тем густота сети наиболее важных автомобильных и железных дорог – одна из самых низких в России, а доля региона по финансово-экономическим показателям, как правило, не выходит за 1–2% от общероссийского.

Сравнение показателей функционирования транспортного комплекса Томской области с другими регионами восточной части страны позволяет выявить ключевые проблемы, характерные для региона.

Томская область значительно уступает субъектам восточных регионов Российской Федерации по следующим показателям: численность работников организаций транспорта, износ основных фондов организаций транспорта и связи, объем инвестиций в основной капитал.

Таким образом, *основными проблемами* транспортной системы Томской области являются:

- *асимметричная модель транспортной системы, обусловленная природными и историческими предпосылками.* В силу природной дифференциации территории северные районы заметно уступают южной части по уровню развития транспортной инфраструктуры. Если юг Томской области имеет широкую сеть автомобильных дорог, железные дороги и крупный аэропорт, то для севера характерен сезонный характер транспортного обслуживания со сменой трех видов транспорта: водного, воздушного и автомобильного;
- *удаленность от транспортных путей федерального значения и невозможность участия в транзитных перевозках.* Наряду с Алтайским краем Томская область относится к крупнейшим сибирским регионам, которые находятся вне зо-

Таблица 1

ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА

Наименование показателя	Единица измерения	2000		2006	
		ТО	ТО	РФ	СФО
Доля транспорта и связи в ВРП ¹	%	11,4	10	10,7	13,2
Оборот организаций ²	млрд. рублей		26,2	3428,7	375,8
Среднегодовая численность работников	тыс. человек	26,8	20,7	4471,2	709,8
Доля занятых от занятых в экономике	%	5,8	4,2	6,7	8,0
Износ основных фондов	%	59,1	44,9	23,5	25,7
Инвестиции в основной капитал в транспортной сфере	млн. рублей	790,9	1980,0	864069,2	58571,5
Доля инвестиций в транспортной сфере от общего объема инвестиций	%	9,3	5,4	18,9	13,3
Число ДТП	на 100 тыс. человек	67,9	87,8	160,8	155,3

Источник: Транспорт России, 2007 год, Транспорт и связь Томской области, 2000–2006 годы, Регионы России, 2007 год, О наличии и движении основных фондов в Томской области, 2000 год.

¹ Приведена доля транспорта и связи по состоянию на 01.01.2006 года.

² Приведен оборот организаций транспорта и связи.

ны Транссиба и дублирующих его федеральных трасс «Обь», «Енисей», «Байкал», «Амур». Магистрализация Сибири вне границ области всегда ограничивала и ограничивает в настоящий момент развитие территории, придавая ей большую периферийность;

– высокая степень износа основных фондов и неудовлетворительное финансовое состояние транспортных предприятий.

Транспортный комплекс региона характеризуется неудовлетворительными финансовыми показателями и, как следствие, повышенным уровнем износа основных фондов транспортных предприятий. По этому показателю Томская область занимает последнее место в Сибирском федеральном округе;

– низкий объем инвестиций. Томская область занимает восьмое место по объему инвестиций в транспортный комплекс в Сибирском федеральном округе. При этом по доле транспорта в ВРП в 2005 году Томская область занимала третье место (10%), опережая Ханты-Мансийский автономный округ и Кемеровскую область.

В целях решения существующих системных проблем в июле 2007 года состоялось заседание Высшего экономического совета при Губернаторе Томской области на тему «Развитие транспортной системы Томской области», где было принято решение о разработке Стратегии развития транспортной системы Томской области в 2008–2025 годах. Основная цель разработки – Стратегия должна позволить Томской области стать полноценным субъектом систе-

мы межрегиональных и международных транспортных связей.

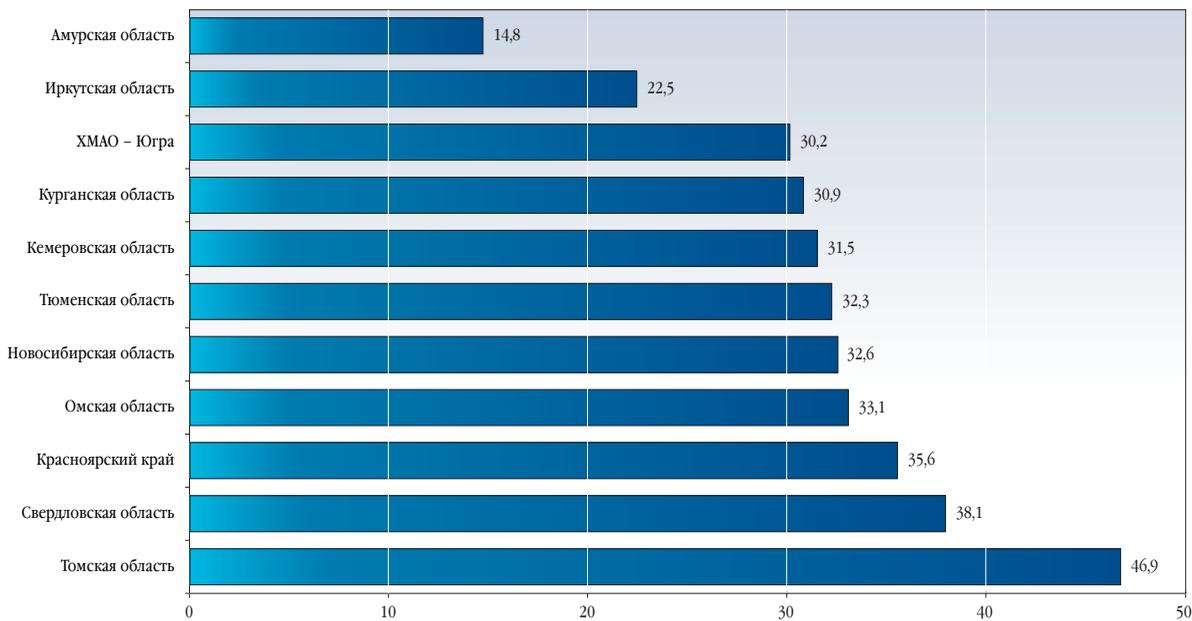
Стратегия развития транспортной системы Томской области будет представлять собой комплекс положений по развитию опорной транспортной инфраструктуры и основных направлений транспортной политики Томской области, увязанной с федеральными и региональными приоритетами развития, стратегическими планами развития бизнес-структур и инфраструктурных монополистов на территории области, а также заявленными к реализации крупными инвестиционными проектами.

В основу Стратегии положены:

- Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2020 года;
- Стратегия развития транспорта Российской Федерации на период до 2010 года;
- Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года;
- Генеральная схема размещения объектов электроэнергетики до 2020 года;
- Концепция региональной политики ОАО «Газпром»;
- Концепция развития аэродромной (аэропортовой) сети гражданской авиации Российской Федерации на период до 2020 года;
- Федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)»;
- проект Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы Российской Федерации (2010–2015 годы)»;
- Стратегия развития Томской области до 2020 года;

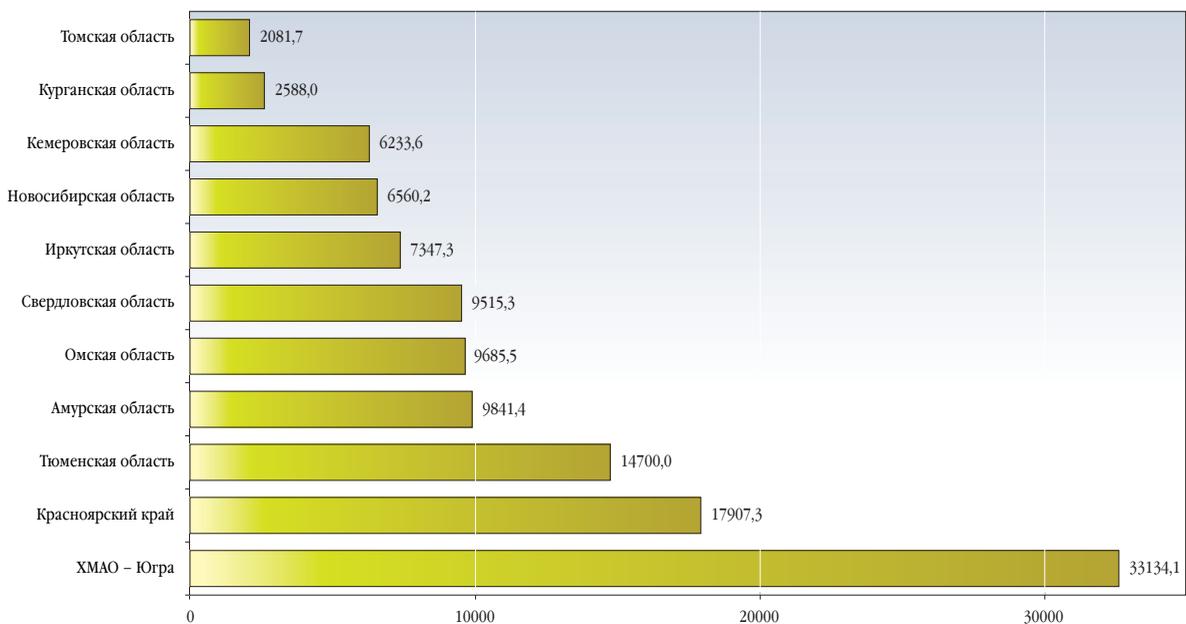


1



ИЗНОС ОСНОВНЫХ ФОНДОВ ОРГАНИЗАЦИЙ ТРАНСПОРТА И СВЯЗИ, 2006 ГОД (В ПРОЦЕНТАХ)

2

ИНВЕСТИЦИИ В ОСНОВНОЙ КАПИТАЛ ОРГАНИЗАЦИЙ ТРАНСПОРТА
(БЕЗ УЧЕТА МАЛОГО ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА, 2006 ГОД, МЛН. РУБЛЕЙ)

- Энергетическая стратегия Томской области на период до 2020 года;
- Программа социально-экономического развития Томской области до 2010 года;
- проект Программы развития энергетики Томской области на период 2007–2012 годов.

Согласно Стратегии развития Томской области до 2020 года одной из приоритетных целей социально-экономического развития региона является устранение инфраструктурных ограничений долгосрочного экономического роста путем развития транспортной инфраструктуры. Достижение поставленной цели возможно при

условии создания опорной транспортной сети, комплексного развития всех видов транспорта, увеличения транспортной доступности населения, развития транспортных узлов и транзитного потенциала Томской области.

В рамках Стратегии рассмотрены две базовые стратегические альтернативы и выработана система приоритетов развития транспортной системы Томской области на долгосрочный период, исходя из следующих принципов:

1. *Сохранение функционального зонирования территории области.* Экономическая специализация и существующая система расселения разде-



Таблица 2

ОСНОВНЫЕ ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ НА ТЕРРИТОРИИ ТОМСКОЙ ОБЛАСТИ

Название проекта	Отрасль	Грузопоток	Номенклатура продукции
Бакчарский горно-металлургический комплекс	Черная металлургия	15,6 млн. тонн	Железорудный концентрат, окатыши
Бакчарская ТЭЦ	Электроэнергетика	3,7 млн. тонн	Уголь
Реконструкция мощностей ООО «Томскнефтехим»	Нефтехимическая промышленность	5,8 млн. тонн	Химическое сырье, опасные грузы
ООО «Сибметахим»	Нефтехимическая промышленность	1 млн. тонн	Химическое сырье, опасные грузы, уголь
Асинский ЦБК	Лесопереработка	0,36 млн. тонн	Целлюлоза
Предприятия ЛПК	Лесопереработка	0,8 млн. тонн	Пиломатериалы, древесные плиты, фанеры, клееные изделия
Туганский ГОК	Цветная металлургия	2,2 млн. тонн	Кварцевый песок, ильменитовый концентрат, циркониевый концентрат
Создание в Томской области нового производства по переработке углеводородного сырья ООО «Томский НПЗ»	Нефтехимическая промышленность	1 млн. тонн	Высокооктановый бензин, дизельное топливо, сжиженный газ, строительный и дорожный битум
Завод МДФ в г. Томске	Лесопереработка	1 млн. тонн	МДФ
ЗАО «Северский стекольный завод»	Стекольная промышленность	0,3 млн. тонн	Стекло
Стекольный завод	Стекольная промышленность	0,15 млн. тонн	Стекло
Цементный завод	Промышленность строительных материалов	0,3 млн. тонн	Цемент

ляют территорию Томской области на два пояса: *территории Южной зоны* (часть основной полосы расселения России) и *территории Северной зоны* (вне основной полосы расселения).

Территории Южной зоны подразделяются на две зоны: зона опережающего развития №1 «Центр по развитию ядерных технологий Сибири» (Томск, ЗАТО «Северск») и зона опережающего развития №2 «Томск – центр инновационного развития Сибири». Территории Южной зоны характеризуются сплошным сельскохозяйственным освоением, относительно высокой плотностью населения, доминированием обрабатывающего сектора экономики и, как следствие, развитой и плотной сетью инфраструктуры с показателями, близкими к среднероссийским, характерна специализация на сфере услуг и обеспечении транспортного сообщения с другими районами области. Перспективные направления развития зоны опережающего развития №1: раз-

витие атомной энергетики на базе строительства новой АЭС, создание федерального научно-клинического центра медицинской радиологии, создание филиала Федерального ядерного университета. Перспективные направления развития зоны опережающего развития №2: научно-образовательный комплекс г. Томска, особая экономическая зона технико-внедренческого типа в г. Томске, высокотехнологичные производства.

Территории Северной зоны представлены зоной опережающего развития №3 «Северная промышленная площадка» и 9 муниципальными образованиями Томской области: Бакчарский (частично), Чаинский, Колпашевский, Парабельский (частично), Кургасокский (частично), Верхнекетский (частично), Первомайский, Асиновский и Тегульдетский районы. Территории Северной зоны имеют очаговый характер расселения и ресурсодобывающий профиль экономической деятельности, а также низкую плотность инфраструктуры (кроме тру-



Таблица 3

**СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ПРОЕКТЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ
СИСТЕМЫ ТОМСКОЙ ОБЛАСТИ С УКАЗАНИЕМ ОБЪЕМА ИНВЕСТИЦИЙ**
(в млн. рублей)

	2002–2008	2009–2015	2016–2020	2021–2025
Северо-Сибирская железная дорога			98,9	
Железная дорога Тайга – Томск		7,5		
Железнодорожный обход г. Томска		10,7		
Железная дорога Томск – Белый Яр			15,6	
Железная дорога Томск – Бакчар		26,3		
Железная дорога Бакчар – Колпашево			22,5	
Организация скоростного движения на участке Новосибирск – Тайга – Томск		1		
Обь-Енисейская широтная автодорога с мостом через р. Обь около г. Колпашево			36,2	
Северный широтный коридор		24,3		
Автодорога Большедорохово – Тегульдет – Поваренкино			3,4	
Кольцевой автодорожный обход г. Томска			3,1	
Модернизация аэропорта г. Томска		2,1		
Томский транспортно-логистический комплекс		4,8		
Общий объем инвестиций за указанный период	8,4	89	130,5	3

бопроводной). Основные перспективные направления деятельности Северной зоны – освоение Бакчарского железорудного месторождения, освоение правобережья р. Обь с целью развития нефтегазодобывающего сектора экономики, развития лесопромышленного комплекса.

Такие различные типы экономики и системы расселения объективно требуют дифференцированных подходов к выбору приоритетов развития инфраструктуры.

2. *Обеспеченность ресурсами.* Существующее функциональное зонирование и экономическая специализация определяют различную обеспеченность ресурсами выделенных поясов. Развитие добычи и переработки углеводородов, железной руды, промышленности строительных материалов и лесопереработки территории Северной зоны требует создания каркаса сухопутных путей сообщения для обеспечения круглогодичного доступа к ресурсно-обеспеченным районам области. Развитие наукоёмких предприятий, технико-внедренческой зоны, крупных объектов сетевой торговли, обрабатывающей промышленности на территории Южной зоны предполагает строительство высокотехнологической инфраструктуры (транспортно-логистический

комплекс, международный и грузовой терминал в аэропорту Богашево в г. Томске, организацию скоростного движения по направлениям Томск – Новосибирск, Томск – Кемерово – Новокузнецк), что потребует высококвалифицированных кадров и значительных финансовых ресурсов.

Стратегический выбор предполагает дифференциацию по периодам реализации Стратегии по выделенным поясам. В среднесрочной перспективе (2008–2013 годы) ввиду ограниченности ресурсов стратегический выбор предполагает определение одного приоритетного вида транспорта, обеспеченного синергетическим эффектом, и ускоренное развитие других видов транспорта. В долгосрочной перспективе (2014–2025 годы) выбор должен обеспечить сбалансированное развитие транспортной системы и скоординированное развитие всех видов транспорта.

В соответствии с принятыми приоритетами и направлениями развития транспортного комплекса Томской области главной целью в среднесрочной перспективе является формирование Томской области как полноценного субъекта системы межрегиональных и международных транспортных связей. Для



достижения поставленной цели необходимо решить следующие задачи:

- завершение формирования единой автодорожной сети, круглогодично доступной для населения;
- интегрирование железнодорожной сети Томской области в опорный транспортный каркас России;
- вовлечение внутреннего водного транспорта в реализацию проектов по развитию железнодорожного и автомобильного транспорта;
- формирование на базе аэропорта Богашево г. Томска внутрироссийского узлового аэропорта;
- расширение сети трубопроводного транспорта, способствующее динамичному развитию регионального нефтегазового комплекса;
- формирование рынка логистических услуг в Томской области.

В рамках Стратегии развития транспортной системы Томской области сформирован пакет стратегических проектов, ориентированных на ускоренную диверсификацию транспортной отрасли, улучшение инвестиционного климата, проведение активных структурных преобразований, а также преодоление тенденций нарастающего износа основных фондов на транспорте. Стратегия развития транспортной системы

Томской области предполагает дальнейшее развитие транспортной системы, обеспечивающее создание устойчивых транспортных связей между Томской областью и другими субъектами Российской Федерации.

В результате реализации Стратегии развития транспортной системы Томской области будет построен газопровод «Алтай», реализованы 7 проектов в железнодорожном транспорте, в том числе активная эксплуатация Северо-Сибирской железной дороги.

Произойдет увеличение грузооборота и пассажирооборота за счет реализации 4 проектов по строительству и реконструкции автомобильных дорог, в том числе автодороги Большедорохово – Тегульдет – Поваренкино.

Оптимальные сроки реализации таких проектов, как Томский транспортно-логистический комплекс, аэропорт Томск, позволят в том числе в 2,9 раза по сравнению с 2006 годом увеличить число межрегиональных рейсов.

В целом в долгосрочной перспективе прогнозируется рост грузоотправления в 2 раза, пассажироотправления – в 1,4 раза, густоты сети железных дорог – в 4,7 раза, плотности автомобильных дорог с твердым покрытием – в 1,7 раза, численности занятых на транспорте – в 1,7 раза, что позволит Томской области укрепить конкретные позиции в транспортном комплексе Российской Федерации.