

Западный участок БАМ – плацдарм для развития севера Иркутской территориально-производственной зоны федерального значения

У.Е. Клинова

Братский государственный университет, ул. Макаренко 40, Братск, Россия

Kristinka.240394@mail.ru

Статья поступила 17.03.2014, принята 27.05.2014

Наша страна переживает ответственный момент, связанный с развитием и модернизацией. При этом приобретает важную роль хозяйственное освоение отдаленных районов, в том числе севера Иркутской области, который выделен в территориальную зону федерального значения. Мы считаем, что базой для освоения этих районов является Байкало-Амурская магистраль, ее Западный участок, который включает, в том числе, Братский район. Основными магистральными направлениями развития данной территории являются лесная отрасль, энергетика, транспортная инфраструктура и минеральные запасы. В статье тезисно представлены различные концепции развития данного участка и перспективы его освоения.

Ключевые слова: БАМ, Западный участок, лес, энергетика, транспортная инфраструктура, минеральные запасы.

Western section of the Baikal-Amur Mainline – a stepping stone for the development of the North -Irkutsk territorial production area of federal significance

U.E. Klinova

Bratsk State University, 40 Makarenko St., Bratsk, Russia

Kristinka.240394@mail.ru

Received 17.05.2014, accepted 27.05.2014

At present, our country is going through a crucial moment associated with the development and modernization. So, modernization acquires an important role in economic development of remote areas, including the Northern part of Irkutsk Region, which is highlighted in the territorial area of federal significance. The author supposes that the basis for the development of these areas is the Baikal-Amur Mainline with its western section, covering a number of areas, including Bratsk region. The main lines of territorial development here are timber and power industries, transport infrastructure and mineral resources. The article briefly presents various concepts and opportunities of the development of such area.

Keywords: Baikal-Amur Mainline, Western section, timber industry, power industry, transport infrastructure, mineral resources.

Реализация программы «БАМ». Реализация программы «БАМ» – это уникальный инвестиционный проект, который осуществляется в неосвоенном районе с экстремальными природно-климатическими условиями. В сжатые сроки с высоким качеством необходимо было построить и ввести в действие сотни промышленных, гражданских и культурно-бытовых объектов, которые

предназначены для освоения богатейших минерально-сырьевых ресурсов и создания условий для жизни людей. Байкало-Амурская магистраль проходит от Тайшета до Советской Гавани по территориям Иркутской, Читинской, Амурской областей, Бурятии и Якутии, Хабаровского края. Общая ее протяженность – более 4000 км.

Западный участок БАМа длиной более 400 км

захватывает города Тайшет, Братск, Усть-Кут и прилегающие районы.

К идее дальнейшего сооружения железной дороги Тайшет – Лена вернулись после окончания Великой Отечественной войны, в 1940-50-е годы. Как и прежде, главный упор в послевоенном железнодорожном строительстве был сделан на широкое использование принудительного труда. Основную рабочую силу составляли теперь японские военнопленные [2].

В целях повышения темпов возведения железнодорожной магистрали Западного участка в начале 1947 г. на трассе были проведены реорганизационные мероприятия. Возведение Западного участка производилось в предельно сжатые сроки (за 1947 год необходимо было уложить около 300 км трассы), в сложнейших природно-климатических условиях. Проблема слабого технического оснащения решалась за счет присутствия на стройке большого количества заключенных из Ангарского и Тайшетского лагерей. Как и в предшествующие годы, форсированное строительство участка Братск – Усть-Кут негативно сказалось на качестве выполненных работ.

Транспортная инфраструктура. Развитие Западного участка БАМа зависит от эффективно действующей транспортной системы. Это связано прежде всего с огромной территорией, неравномерным хозяйственным освоением и системой расселения. Транспортные коммуникации объединяют все районы страны и являются необходимым условием территориальной целостности и единства экономического пространства России. Так как транспортная инфраструктура БАМа развита слабее, чем аналогичные комплексы в других регионах страны, то ее необходимо развивать, что позволит поддержать перспективные грузопотоки с вновь осваиваемых крупных месторождений минерального сырья и предприятий по их переработке, а также угля, в Центральную Россию и на экспорт в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. По Байкало-Амурской магистрали перевозится ежегодно от 12 до 20 млн. т грузов, львиная доля которых приходится на уголь, нефть и нефтепродукты.

Что касается энергетики, то среди необходимых отраслей производственной инфраструктуры региона БАМ она играет особую роль. Ее развитие позволяет бесперебойно снабжать магистраль электроэнергией, что является залогом успешного функционирования сложного инженерного комплекса, а также решать сложные вопросы жизнедеятельности человека в экстремальных природно-климатических условиях.

На Западном участке мощным энергетическим плацдармом являются Братская ГЭС мощ-

ностью 4100 тыс. кВт/ч и построенная севернее Усть-Илимская ГЭС.

Эти гидроэлектростанции являются богатейшими источниками производства электроэнергии не только для Иркутской области, но и для других регионов БАМа. Важное значение имеет также проектирующаяся Мокская ГЭС на реке Витим (Бурятия), благодаря выгодному географическому положению и значительной мощности – до 1,7 млн. кВт/ч [4].

Говоря о лесном комплексе БАМа, следует отметить, что при строительстве железнодорожной магистрали первыми начинали эксплуатироваться именно лесные ресурсы. По предварительным расчетам, общая площадь лесного фонда зоны БАМа оценивается в 149 млн. га. Особенно большими запасами располагает Западный участок. В пределах Иркутской области сосредоточено около 800 млн. м³ древесины [3].

Проблема привлечения финансирования в данной отрасли очень актуальна, так как оно в основном производится за счет федерального бюджета и из бюджета лесного фонда. Для того чтобы не искать безналоговые средства продажи древесины, в приоритетах развития лесного комплекса зоны БАМа важную роль может сыграть экспортный фактор. Об этом говорят трудности в экономике страны, и этот фактор поможет в накоплении валютных ресурсов, но не стоит забывать, что функционирование лесного комплекса тесно связано с социально-экономической ситуацией в районах, где располагаются лесопромышленные и лесохозяйственные предприятия, обеспечивающие основную трудовую занятость населения.

Выводы

Исторический опыт развития лесного комплекса в зоне БАМ свидетельствует об отсутствии четкой программы освоения, потому как во главу угла была поставлена задача строительства Байкало-Амурской магистрали. На сегодня освоение данного района и его развитие по-прежнему являются делом будущего.

Это в полной мере относится и к разработке и добыче минеральных ресурсов. В комплексе минеральных запасов региона БАМа особо важную роль играет горно-металлургическое сырье. В настоящее время резко обострены проблемы снабжения металлургических предприятий рудным сырьем. Россия сегодня осталась практически без промышленных месторождений марганцевых и хромовых руд, испытывается дефицит минерального сырья.

В то же время, зона БАМа характеризуется уникальными возможностями освоения сырьевых ресурсов. Благоприятным фактором для развития здесь горнодобывающих отраслей, являет-

ся высокая концентрация минерально-сырьевых ресурсов в определенных рудных узлах.

Для развития экономики будет иметь большое значение наличие месторождений нефти и газа на севере Иркутской области, где, кроме того, разведаны крупные запасы калийных солей. Также в Иркутской области находится месторождение золота Сухой Лог [1].

На Западном участке БАМа открыто крупнейшее газоконденсатное месторождение. В условиях расширения существующих производств спрос на газ в Иркутской области оценивается очень высоко.

Продуктивность сельского хозяйства во многих регионах невысока вследствие нехватки в почве калия и фосфора, а также очень короткого вегетативного периода. Эффективность применения минеральных удобрений достаточно высока, но воспользоваться ими мешают транспортная проблема и дороговизна доставки. В результате использование минеральных удобрений в сельхозрайонах зоны БАМ меньше, чем по всей стране, примерно в три раза.

БАМ является плацдармом для доступа к огромным запасам минерального сырья, имеющего спрос как на мировом, так и на внутреннем рынке.

Заключение

Очевидно, что освоение севера Иркутской территориально-производственной зоны федерального значения в современных условиях является не только возможным, но и необходимым, прежде всего, с точки зрения экономики и геополитики. Не менее очевидно и другое – развитие данного региона во многом зависит от политической ответственности руководства нашего государства.

Литература

1. Власов Г.П. Сибирь в мировом евразийском проекте. Братск: изд-во БрГУ, 2013. 130 с.
2. Власов Г.П., Власов Л.Г. Транссибирские магистрали в системе новой геополитической модели мира. Братск: изд-во БрГУ, 2009. 132 с.
3. Власов Г.П., Власова Н.Г., Власов Л.Г. Государственная политика по освоению новых районов и практика ее реализации. Братск. Изд-во БрГУ, 2011. 164 с.
4. Власов Г.П., Власов Л.Г. Регион БАМа в XXI веке: реальность и перспективы. Братск, изд-во БрГУ, 2008. 151 с.