

Койков Сергей Андреевич

студент

Рачек Светлана Витальевна

д-р экон. наук, профессор, заведующая кафедрой

ФГБОУ ВО «Уральский государственный

университет путей сообщения»

г. Екатеринбург, Свердловская область

ТЕНДЕНЦИИ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ

***Аннотация:** в статье говорится о роли транспорта в современной России. В частности, одному из регионов, имеющих весьма выгодное географическое положение на пересечении трансконтинентальных потоков сырья, товаров, финансовых, трудовых и информационных ресурсов, – Свердловской области – своеобразному соединительному звену между Европой и Азией.*

***Ключевые слова:** развитие железнодорожного транспорта, Свердловская область.*

Свердловская область – это крупная экономически развитая территория РФ с высоким уровнем деловой, культурной и общественной активности, один из наиболее перспективных субъектов Российской Федерации. Регион демонстрирует уверенный и стабильный экономический рост, превышающий средний по России. По большинству основных социально-экономических показателей развития Свердловская область входит в пятерку передовых территорий России и уверенно позиционирует себя как центр евроазиатского пространства.

Уже сегодня рынок, обеспечиваемый транспортными услугами Свердловской железной дороги, охватывает 10,5% территории страны; 7,4% населения; гарантирует функционирование 7% основных производственных фондов России. По производственному потенциалу область занимает 8-е место среди 85 субъектов Российской Федерации [1].

Общая протяженность железных дорог на территории Свердловской области составляет 2,6 тыс. км. Помимо магистральной сети железных дорог в области имеется около 6,5 тыс. км ведомственных железных дорог, относящихся к различным производственным предприятиям. По итогам 2015 г Свердловская железная дорога занимает второе место по погрузке, второе место по грузообороту и восьмое место по пассажирообороту в стране [2].

В настоящее время технико-экономический потенциал транспортного комплекса Свердловской области – это отправление более 600 тыс. т грузов и освоение грузооборота до 700 – 750 млн ткм в сутки. Подобные значения обеспечиваются благодаря высокой плотности железнодорожных путей общего пользования в Свердловской области, показатель плотности выше в 3,6 раза чем в среднем по России.

Основные показатели региона по отправлению грузов транспортом общего пользования представлены в таблице 2 [2].

Таблица 1

Перевозки грузов транспортом Свердловской области
в 2011 – 2016 гг. млн тонн

Вид транспорта	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.
железнодорожный	62,1	65,0	61,4	61,0	58,0	59,1
автомобильный	70,8	66,2	58,7	49,8	45,5	-
воздушный	27,4	23,8	24,2	24,0	25,6	-

В Свердловской области, за изучаемый период, объемы отправки грузов железнодорожным транспортом снизились на 6,5%, в то время как автомобильные грузоперевозки сократились на 35,7%. Но если в 2011 г. объем отправленных грузов автомобильным транспортом превышал перевозки железной дорогой на 12,2%, то уже в 2015 г., значения, показанные железной дорогой, превзошли результаты автомобильных перевозок на 21,5%.

Грузооборот железнодорожного транспорта в Свердловской области имеет негативную тенденцию к внесистемному снижению показателей. По итогам 2015 г. объем перевозки грузов составил 93,4% к уровню 2011 г. Однако в 2016 г. данный показатель вырос на 1,9% к уровню 2015 г. Данный процесс

тесно связан с текущим техническим состоянием всей железнодорожной инфраструктуры региона, в том числе путей, что значительно снижает среднюю скорость движения и пропускную способность железнодорожной транспортной сети.

Перевозки пассажиров являются не менее значимым показателем в транспортной системе Свердловской области за счет их социально-экономической важности. Статистические данные о пассажироперевозках сведены в таблицу 2 [2].

Таблица 2

Перевозки пассажиров в Свердловской области по видам транспорта общего пользования в 2011 – 2015 гг., млн чел.

	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.
Транспорт всего	464,52	459,48	448,6	433,18	425,8
В том числе: железнодорожный	20,02	20,08	26,2	26,88	26,3
автобусный	283,0	280,0	269,4	260,0	254,4
трамвайный	115,3	115,9	110,0	103,5	103,9
троллейбусный	46,2	43,5	43,0	42,8	41,2

Как видно в таблице, общий объем пассажирских перевозок в Свердловской области в 2015 г. по сравнению с 2011 г. сократился на 8,34%, причем тенденция на снижение характерна и для таких видов общественного транспорта, как автобусный, трамвайный и троллейбусный. Однако, пассажироперевозки железнодорожным сообщением, в отличие от других видов транспорта, возросли за тот же период, и весьма значительно – на 31,3%.

Несмотря на позитивные тенденции в развитии транспортной деятельности, существующее в регионе состояние транспортной инфраструктуры характеризуется нарастанием диспропорций, исчерпанием пропускных способностей ряда дорожных участков. Эти ограничения связаны с тем, что темпы экономического развития области в последние десять лет значительно превышают темпы развития инфраструктуры транспорта, в результате недостаточная пропускная способность железнодорожных путей общего пользования ОАО «РЖД» приводит к снижению грузооборота на предприятиях Свердловской области [3].

Развитие Свердловской области в качестве транспортно-логистического центра, связывающего и распределяющего грузопассажирские, информационные и финансовые потоки, а также формирование конкурентоспособной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей реализацию транзитного потенциала территории области, является важнейшим фактором социально-экономического развития Свердловской области и предусмотрено «Концепцией развития транспортно-логистической системы Свердловской области на 2009–2015 годы (с перспективой до 2030 года)» [4]. Её реализация предполагается в два этапа, отображённых на рисунке 1



Рис. 1. Этапы реализации мероприятий

«Концепции развития транспортно-логистической системы Свердловской области на 2009–2015 годы (с перспективой до 2030 года)»

Тем не менее, даже на данный момент, Свердловская область обладает развитой транспортной системой, способной обеспечить не только собственные нужды, но и потребности сопредельных территорий, выступая как один из крупнейших транспортных узлов, концентрирующих железнодорожные и автодорожные сети. С учетом вышеизложенного, регион имеет благоприятные предпосылки с точки зрения повышения посреднической роли в формировании товарных, финансовых и инвестиционных потоков, а также создания на его территории центра деловых и финансовых услуг, транспортно-экспедиционных операций, торговых сделок, как российского, так и международного значения.

Список литературы

1. Маринков Г.В. Транспортная инфраструктура Свердловской области связующее звено между Европой и Азией: аналитический обзор // Транспорт Российской Федерации. – 2016. – №6.
2. Социально-экономическое положение Свердловской области. Январь-декабрь 2015 года: аналитический обзор / Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Свердловской области. Екатеринбург, [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gks.ru/region/doc1165/IssWWW.exe/Stg/2013-12/i120006> (дата обращения: 25.10.17).
3. Рачек С.В. Зарубежный опыт реформирования железных дорог // Известия Уральского государственного экономического университета. – 2013. – №6 (50). – С. 62–66.
4. Концепция развития транспортно-логистической системы Свердловской области на 2009–2015 годы (с перспективой до 2030 года) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gosbook.ru/node/77046> (дата обращения: 10.09.17).