ЛОГИСТИКА, ЭКОНОМИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

Альметова Злата Викторовна
магистрант
ФГБОУ ВПО «Южноуральский государственный университет»
г. Челябинск, Челябинская область
Леонова Ольга Владимировна
магистрант
ФГБОУ ВПО «Южноуральский государственный университет»
г. Челябинск, Челябинская область
Ларин Олег Николаевич
д-р техн. наук, профессор
ФГБОУ ВПО «Московский институт
инженеров транспорта»
г. Москва
Мещерякова Юлия Дмитриевна
магистрант
ФГБОУ ВПО «Южноуральский государственный университет»
г. Челябинск, Челябинская область

ТРАНСПОРТНЫЕ СООБЩЕНИЯ, ОБСЛУЖИВАЕМЫЕ ТРАНСПОРТНЫМИ СИСТЕМАМИ

***Аннотация**: в статье приводятся данные анализа экономического развития Челябинской области и автотранспортной системы, рассмотрены основные автомобильные дороги, проходящие через территорию региона. В связи с возрастающими объемами внешнеторгового оборота увеличивается загрузка основных автомагистралей транспортной системы области. Рассматривается классификация транспортных сообщений региона.*

***Ключевые слова**: транспортная система, регион, транзитные потоки, транспортные коридоры, транспортные сообщения.*

В связи с активным участием России в интеграционных процессах заметно возрастают объемы международных автомобильных перевозок грузов внешней торговли транзитом по транспортным системам регионов.

Вопросы развития и функционирования транспортных систем регионов являются предметом современных исследований многих авторов, например, В.В. Сильянова, Л.Б. Миротина, А.А. Чеботаева, В.М. Беляева, В.С. Лукинского, Л.Г. Резника, О.Н. Ларина, Н.П. Курганова В.М., Каючкина и других.

Вопросы классификации транспортных сообщений, обслуживаемых транспортными системами, в том числе в региональном разрезе, рассмотрены в работах [1; 2]. Классификация транспортных систем по региональному признаку включает: транспортные системы национально-государственных региональных образований (субъектов РФ); транспортные системы экономических регионов; транспортные системы проблемных регионов.

Под регионом в данном случае могут пониматься любые обособленные в определенном политическом, административном, экономическом и других смыслах территории: страны, области и пр. В зависимости от направления сообщений транспортные сообщения, реализуемые по транспортным системам регионов, могут быть разделены на: местные (начинаются и заканчиваются внутри региона); транзитные (начинаются и заканчиваются за пределами региона); внешние – ввоза в регион (начинаются за пределами региона, в нем заканчиваются) и вывоза из региона (начинаются в регионе, заканчиваются за его пределами).

Сообщения ввоза, вывоза и местные обусловлены потребностями населения и отраслей экономики региона и рассматриваются как региональные сообщения. Так как сообщения ввоза и вывоза характеризуют экономические, социальные и хозяйственные связи региона с другими регионами, то их будем называть внешними сообщениями, а местные сообщения будем также называть внутрирегиональными сообщениями. Транзитные сообщения, которые обслуживаются региональными транспортными системами, могут быть разделены три вида: международный транзит, межрегиональный транзит, внешнеэкономический транзит.

В качестве внутреннего транзита будем рассматривать межрегиональный и внешнеторговый транзит, так как эти виды транзитных сообщений связаны с обслуживанием экономических и социальных интересов других регионов страны.

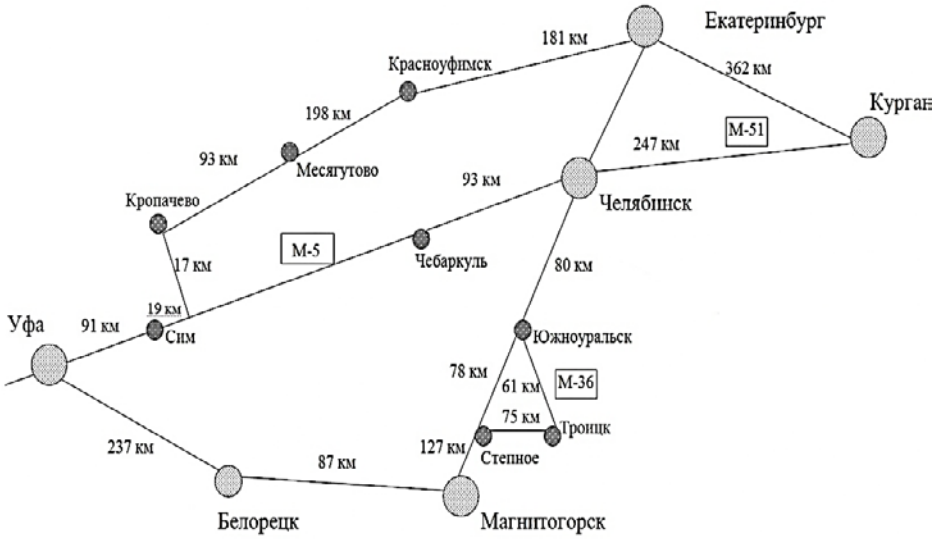
Основное отличие между ними состоит в том, что при межрегиональном транзите груз между отправителем и получателем перевозится по транспортным системам регионов страны без выхода за пределы национальных границ. При внешнеэкономическом транзите экспортеры и импортеры грузов находятся на территориях различных государств, но один из них обязательно должен принадлежать к тому же государству, в состав которого входит транзитный регион (иначе транзит будет считаться международным).

Межрегиональный транзитный поток в основном определяется экономическими, промышленными, торговыми, культурными связями регионов страны, транспортные сообщения между которыми выполняются транзитом по транспортным сетям смежных регионов. Внешнеторговый транзит образуется в результате осуществления экспортных и импортных торговых связей отдельных регионов с зарубежными странами. В этом случае внешнеэкономический грузопоток следует транзитом по транспортной сети других регионов, расположенных по направлению к таможенным пунктам пропуска через государственную границу.

Особенности загрузки транспортных систем регионов транзитными транспортными сообщениями рассмотрим на примере Челябинской области, которая является типичным транзитным регионом страны. Она располагается практически посредине территории России, на стыке двух географических континентов – Европы и Азии и исполняет роль связующего звена в цепи межрегиональных сообщений между Западной и Восточной частями страны. Область занимает площадь в 88,5 тыс. кв. км (0,5% площади России). Общая протяженность границ области составляет 2750 км. На севере Челябинская область граничит со Свердловской областью (протяженность границы – 260 км), на востоке – с Курганской областью (протяженность границы – 410 км), на юге – с Оренбургской областью

(протяженность границы – 200 км) областями, на западе – с Республикой Башкортостан (протяженность границы – 1150 км). Юго-восточная часть границы области с Казахстаном протяженностью 730 км является государственной границей Российской Федерации. На рисунке 1. показана схема транспортных сообщений, осуществляемых через Челябинскую область.

Автодорожные транзитные сообщения выполняются по автомобильным дорогам федерального значения. В г. Челябинске соединяются автомобильные дороги общего пользования федерального значения широтного направления (М–5 «Урал» и М–51 «Байкал»), связывающие сырьевую Восточную и промышленную Западную части России между собой, и меридионального направления (М–36 «Челябинск – Троицк», «Подъезд автодороги М–5 к городу Екатеринбургу»), обеспечивающие экономические связи регионов Западной Сибири и Урала, а также выход на республики Средней Азии и Китай [6].



Прямое направление: Уфа–Сим–Чебаркуль–Челябинск–Курган – 613км
Северный объездной маршрут: Уфа–Сим–Кропачево–Месягутово–Красноуфимск–Екатеринбург–Курган – 961 км
Южный объездной маршрут: Уфа–Белорецк–Магнитогорск–Южноуральск–Челябинск–Курган – 856км

Рис. 1. Транспортная система Челябинской области

Проведенные обследования транспортных сообщений показывают высокий уровень загрузки федеральных автомобильных дорог в границах Челябинской области транзитными сообщениями (табл. 1). В целях сокращения порожних

пробегов автомобилей при транзитных грузовых перевозках необходимо рассматривать вопрсы о размещения транзитных терминалов на территории региона [3–5].

Таблица 1

Распределение транспортных сообщений, %

Наименование автомобильных дорог	Транзитные сообщения	Внешние сообщения	Внутрирегионалные сообщения
Автомобильная дорога М–36 «Челябинск – Троицк»	15	10	75
Автомобильная дорога «Подъезд автодороги М–5 к г. Екатеринбургу»	65	25	10
Автомобильная дорога М–51 «Байкал»	70	10	20
Автомобильная дорога М–5 «Урал»	60	15	25

Загрузка федеральных автодорог транспортными сообщениями обусловлена потребностями экономики и населения Челябинской области и региона в реализации межрегиональных и международных связей.

Челябинская область является одним из наиболее крупных в экономическом отношении субъектов РФ. Область находится в первой десятке в сфере обрабатывающих производств; занимает одиннадцатое место по вводу жилья; четырнадцатое место – по инвестициям. Общий выпуск товаров и услуг в 2014 году превысил 2 трлн руб. Валовой региональный продукт вырос на 2,2% и оценивается в 972 млрд руб. при росте в среднем по России в 0,6%. Индекс промышленного производства Челябинской области составил 103,9%. В январе–сентябре 2014 года грузооборот автомобильного транспорта составил 2515,9 млн т/км (98,3% к уровню января–сентября 2013 года), перевозки грузов автомобильным транспортом – 28310,8 тыс. тонн (94,1%) [7; 8].

В крупных городах Челябинской области (Челябинск, Магнитогорск, Миасс, Златоуст) сконцентрированы крупные промышленные машиностроительные, металлургические, горнодобывающие комплексы. В структуре валового ре-

гионального продукта промышленность составляет свыше 40%. Металлургический комплекс является ведущим в экономике Челябинской области, он производит 65% объема промышленной продукции области.

Предприятия Челябинской области активно участвуют во внешнеэкономической деятельности. Если сравнивать объемы внешнеторгового оборота региона, то за последние годы его увеличение было очевидным за счет увеличения доли стран дальнего зарубежья. Внешнеторговый оборот региона в 2014 году составил 5805,6 млн дол. США. На страны дальнего зарубежья пришлось 80,8% от общего объема товарооборота (4690,8 млн дол. США), а на страны СНГ – 19,2% (1114,7 млн дол. США). Импорт составил 28,3% от внешнеторгового оборота (1643,2 млн дол. США.). По сравнению с 2013 годом товарооборот Челябинской области уменьшился на 5,5%, грузооборот увеличился на 6,5% [7; 8].

В обслуживании внешнеэкономических связей Челябинской области автомобильный транспорт играет существенную роль. Согласно экспериментальным расчетам, выполненным СО РАН, народнохозяйственный ущерб от какого-либо ограничения транспортных сообщений превышает величину дополнительного дохода от транзитных перевозок. В то же время интенсивное использование федеральных автодорог области для внутрирегиональных сообщений (табл. 1) негативно влияет на среднюю скорость движения транзитных сообщений. Следовательно, развитие транспортной системы региона должно учитывать интересы всех ее пользователей и обеспечивать интересы национальной экономики как за счет получения высоких доходов от международных, межрегиональных, внешнеэкономических транзитных перевозок, так и за счет полного удовлетворения потребностей населения и отраслей народного хозяйства страны и ее регионов во внутрирегиональных, межрегиональных и международных перевозках. В связи с увеличением товарообмена между Россией, Казахстаном и странами Центральной Азии, и Китаем в последние годы отмечается существенный рост грузообмена региона. Исходя из прогнозных ожиданий развития внешнеторгового оборота и дальнейшего развития международных транспортных коридоров, проходящих по территории Челябинской области, объемы перевозок будут только

возрастать. Это свидетельствует о востребованности коридоров для реализации транзитных сообщений. Увеличение транзитных перевозок позволит реализовать уникальный транзитный и ресурсный потенциал Челябинской области, который недостаточно используется в настоящее время, ускорит освоение территорий региона и природных ресурсов, приведет к росту производства, развитию транспортно-логистической инфраструктуры.

Список литературы

1. Альметова З.В. Повышение эффективности транзитных перевозок в межтерминальных сообщениях (на примере Челябинской области): Дис.... кандидата технических наук: 05.22.01: Москва, 2014. – 185 с.

2. Альметова З.В. Интеграция грузопотоков в транзитных транспортных узлах / З.В. Альметова // Вестник ЮУрГУ. Серия «Экономика и менеджмент». – 2012. – №44 (303). – С. 180–183.

3. Альметова З.В. Оптимизация параметров транзитных терминалов / З.В. Альметова // Современные проблемы науки и образования. – 2014. – № 1 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.science-education.ru/115-12160

4. Альметова З.В. Вопросы размещения транзитных терминалов в регионах / З.В. Альметова, О.Н. Ларин // Транспорт: наука, техника, управление. – 2012. – №11. – С. 45–46.

5. Альметова З.В. Вопросы сокращения порожних пробегов автомобилей при транзитных грузовых перевозках / З.В. Альметова, О.Н. Ларин // Транспорт Урала. – 2012. – №4. – С. 54–58.

6. Альметова З.В. Использование транзитных терминалов для повышения эффективности грузовых перевозок / З.В. Альметова, О.Н. Ларин // Автотранспортное предприятие. – 2014. – №4. – С. 25–26.

7. Официальный сайт Министерства транспорта Российской Федерации [Электронный ресурс]. – Режим доступа: – www.mintrans.ru

8. Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.gks.ru