

Автор:

Комогорцева Анастасия Сергеевна

студентка

Научный руководитель:

Файзрахманова Екатерина Владимировна

канд. экон. наук, доцент

ФГБОУ ВО «Иркутский государственный

университет путей сообщения»

г. Иркутск, Иркутская область

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ И ЗАБАЙКАЛЬСКОГО КРАЯ

Аннотация: в данной статье рассмотрены основные преимущества, проблемы и возможности развития транспортно-логистических комплексов Иркутской области и Забайкальского края, были использованы такие методы исследования, как анализ, сравнение, оценка, сделаны выводы.

Ключевые слова: транспорт, грузовые перевозки, транспортно-логистический комплекс, социально-экономическое развитие.

Транспортно-логическая инфраструктура Иркутской области и Забайкальского края играет значительную роль в комплексе грузовых перевозок страны, благодаря своей огромной территории, значительной протяженности в широтном и меридиональном направлениях, а также неравномерностью распределения населения и производственных сил. Необходимо отметить, что транспортно-логистический комплекс (далее – ТЛК), в частности, грузоперевозки вышеперечисленных регионов, играют ключевую роль в социально-экономическом развитии Сибири.

Преимущества ТЛК Забайкальского края состоят в его уникальных природных и экономических особенностях, которые определяются богатым и разнообразным природным потенциалом, общими границами с Китаем и Монголией,

протяженность которых составляет 850 и 800 км, соответственно. Также по территории края проходят Транссибирская и Байкало-Амурская железнодорожные магистрали, федеральные автомобильные дороги «Амур», «Байкал» и Чита-Забайкальск. Крупный пограничный пункт пропуска Забайкальск обеспечивает основной объем грузооборота между Россией и Китаем.

Иркутская область является крупным субъектом РФ и играет важнейшую роль в структуре межрегиональных транспортных коридоров, обеспечивающих связь Европейской части России и Западной Сибири с регионами Дальнего Востока. В широтном направлении обеспечиваются трансконтинентальные межрегиональные связи по Транссибирской и Байкало-Амурской железнодорожным магистралям, а также по автомобильным дорогам федерального значения Р-255 «Сибирь» и Р-258 «Байкал». Данные магистрали входят в состав международного транспортного коридора «Восток – Запад», который может обеспечить кратчайшую связь глобальных экономических центров в Западной Европе и Восточной Азии [5].

Помимо преимуществ, которыми обладает ТЛК регионов, существует ряд проблем, оказывающих влияние на развитие и эффективное функционирование процессов, связанных с грузоперевозками. Одна из проблем, это высокий уровень изношенности и моральное устаревание инфраструктуры, а в следствии, замедление развития ТЛК [1].

Для оценки транспортного потенциала рассматриваемых регионов необходимо изучить основные статистические показатели, характеризующие грузовые перевозки. Были изучены данные по грузообороту Забайкальского края и Иркутской области, в сравнении. Известно, что в 2014 г. грузооборот Иркутской области и Забайкальского края был равен 16528 и 53 млн т-км, в 2015 г. – 8210 и 50 млн т-км, в 2016 г. – 9220 и 53 млн т-км, соответственно [2, 3]. Таким образом, за период с 2014 г. по 2015 г. наблюдается спад показателей, а в последующем периоде стремительный рост. Спад характеризуется изменениями политической обстановки в мире, а именно вводом санкции со стороны Евросоюза и США в отношении России. Небольшой рост показателей характеризуется эффективной

реализацией политики импортозамещения и отражает успешное приспособление регионов к изменениям в политической конъюнктуре. Также были изучены статистические данные о динамике грузооборота по видам транспорта в Забайкальском крае, известно, что динамика изменения грузооборота по видам транспорта соответствует общей динамике грузооборота, представленной выше [2].

Грузовые перевозки Забайкальского края и Иркутской области осуществляются такими видами транспорта, как железнодорожный, автомобильный, воздушный и водный. Важно отметить, что большая часть грузоперевозок осуществляется на автомобильном транспорте.

Низкий уровень развития дорожной сети в рассматриваемых регионах связан с климатическими условиями, в осенний и весенний периоды невозможно добраться в некоторые населенные пункты на автомобильном транспорте. В эти времена года связь с ними осуществляется с помощью воздушного транспорта.

Плохая развитость сети дорог отражается на быстром ее износе из-за неспособности дорожных сетей с твердым покрытием справиться с увеличивающимся потоком большегрузных автомобилей. Эта проблема затрагивает дороги, как федерального значения, так и регионального.

Развитая сеть автомобильных дорог позволяет перевозить грузы автотранспортом в большинство населенных пунктов области и края. Общая протяженность автомобильных дорог Иркутской области – 30,19 тыс. км, Забайкальского края – 14,8 тыс. км. Коэффициент покрытия автомобильных дорог составляет 84,33% по Иркутской области, а 71,2% по Забайкальскому краю, что выше среднего показателя по России (70,4%), однако, качество покрытия на отдельных участках муниципальных трасс оставляет желать лучшего [8].

По результатам мониторинга движения грузового транспорта на въездах в г. Иркутск на текущий момент установлено, что ежечасно на территорию города с разных направлений въезжают порядка 450 и 285 транспортных средств, соответственно, с разрешенной максимальной массой более 3,5 тонн. Это повышает уровень аварийности и снижает проездную способность [4].

Низкое качество покрытия дорог увеличивает износ автомобиля, что влечет за собой увеличение затрат по его обслуживанию. Иными словами, увеличение

затрат на восстановление и обслуживание автомобиля приводит к росту себестоимости предлагаемых услуг.

В соответствии со стратегиями социально-экономического развития регионов выделяют следующие задачи и перспективы на период с 2015 г. по 2020 г.:

1) в области воздушного транспорта необходимо создать аэропорты, отвечающие современным требованиям комфорта и безопасности;

2) в области водного транспорта необходимо увеличить количество грузоперевозок в зимнее время с использованием судов на воздушной подушке, а также продлить водный путь до р. Амур в Забайкальском крае;

3) в области автомобильного транспорта необходимо создать развитую сеть, соединяющую административные центры муниципальных районов и городских округов с населенными пунктами в их границах;

4) в области железнодорожного транспорта требуется возобновить строительство новых грузообразующих железнодорожных линий в целях обеспечения разработки новых месторождений, а также обеспечить круглогодичный доступ к перспективным месторождениям минерально-сырьевых ресурсов;

5) в области обеспечения безопасности дорожного движения необходимо снизить статистическое количество пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях за счет стимулирования ответственности исполнительных органов государственной власти и органов местного самоуправления [6; 7].

Таким образом, через все рассуждение была проведена мысль о том, что основной проблемой развития и эффективного функционирования ТЛК Иркутской области и Забайкальского края является высокий уровень изношенности и моральное устаревание подвижного состава и транспортно-логистической инфраструктуры.

Список литературы

1. Кулакова Т.В. Анализ показателей эффективности развития транспортно-логистической системы регионов Сибири и Дальнего Востока [Текст] / Т.В. Кулакова. – М.: УРАН, ИПУ, 2013. – 97 с.

2. Официальный сайт территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Забайкальскому краю [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://chita.gks.ru/>
3. Официальный сайт территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Иркутской области [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://irkutskstat.gks.ru/>
4. Постановление администрации г. Иркутска №031–06–781/6 «Об утверждении программы комплексного развития транспортной инфраструктуры города Иркутска на 2016–2025 годы» (от 22.08.2016).
5. Постановление администрации г. Иркутска от 01.08.2014 г. №031–06–907/14 «О введении временных ограничений и прекращении движения транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования местного значения города Иркутска».
6. Постановление Правительства Забайкальского края от 23.04.2014 г. №220 «Об утверждении государственной программы Забайкальского края «Экономическое развитие».
7. Федеральный закон РФ от 28.06.2014 г. №172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации».
8. Фрейдман О.А. Оценка потенциала транспортной системы как основа формирования транспортно-логистического кластера [Текст] / О.А. Фрейдман. – М.: Вестник АГТУ, 2014.