

К ВОПРОСУ О СОСТОЯНИИ РЕГИОНАЛЬНОГО РЫНКА АВТОМОБИЛЬНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

В статье рассматривается роль автомобильного транспорта России в обеспечении грузоперевозок, рынок автомобильных перевозок в Иркутской области, основные автодороги и направления грузоперевозок в регионе, особенности, влияющие на развитие данных перевозок в области.

Ключевые слова: автомобильный транспорт в России; региональный рынок автомобильных грузоперевозок; автодороги в Иркутской области; направления грузоперевозок в регионе.

**M. B. Maletskaya
E. Y. Anuchina**

TO A QUESTION OF A CONDITION OF THE REGION MARKET OF ROAD FREIGHTS

The article examines the role of road transport in Russia providing freight, road transport market in the Irkutsk region, the main highway and freight destinations in the region, especially affecting the development of the data traffic in the area.

Keywords: road transport in Russia; the regional market of road freight transport; road in the Irkutsk region, the direction of freight in the region.

Развитие коммуникационных технологий позволило с легкостью осуществлять грузоперевозки посредством авиатранспорта, железнодорожного, автомобильного и морского транспорта. Выбор того или иного вида транспорта зависит в первую очередь от желаемых сроков осуществления доставки груза, а также от его специфики и объема.

При транспортировке груза на малые расстояния наиболее актуальным средством транспортировки является автомобильный транспорт.

Анализируя рынок грузоперевозок можно сделать вывод об увеличении интереса к данной сфере. Стоит отметить, что автомобильные перевозки грузов достигли наибольших показателей, затем железнодорожные перевозки и транспортировка груза морским транспортом. Наименьший спрос отмечен на авиационные перевозки. В зависимости от стратегии и задач компании производят выбор транспорта для доставки продукции. При этом учитывают размещение производства, технико-экономические особенности различных видов транспорта, определяющие сферы их рационального использования.

Перевозка груза автомобильным транспортом, является довольно перспективным. Являясь самым мобильным способом доставки груза, данный тип перевозок позволяет доставлять груз от начальной до конечной точки разгрузки, а

при необходимости в кратчайшие сроки поменять маршрут движения. Небольшое торможение в сфере автомобильных перевозок груза дает риск, связанный с потерей груза, но на данный момент набирает свою популярность услуга по страхованию груза, что непосредственно увеличивает стоимость самой грузоперевозки. Различные типы прицепов и ограничений по перевозимому грузу, позволяют клиентам выбрать оптимальное транспортное средство и не нести лишних затрат на грузоперевозку. С увеличением спроса на остальные типы грузоперевозок, например, железнодорожные перевозки, увеличивается спрос и на перевозку груза автомобильным транспортом, так как, чаще всего груз с места выгрузки доставляется к грузополучателю именно автотранспортом [3].

Так же перспективно, направление перевозки сборных грузов. Отмечается ежегодное увеличение количества регулярных маршрутов для автомобильной перевозки сборных грузов.

Автомобильный транспорт России в настоящее время в значительной мере участвует в обеспечении грузовых перевозок для всех отраслей производства. Автомобильный транспорт широко применяется как для внутрипроизводственных (технологических) перевозок, так и для непосредственной доставки грузов из пунктов производства в пункты потребления (в сфере обращения).

На сегодняшний день в России зарегистрировано более 46 тыс. предприятий, предлагающих услуги автомобильных грузоперевозок. Среди них имеются как крупные компании, которые уже зарекомендовали себя на рынке и имеют крепкую клиентскую базу, так и небольшие, доля которых составляет более 70 %. Наряду с этим на рынке можно выделить новый сегмент средних игроков, которые при грамотной организации работы вполне могут составить конкуренцию даже крупным участникам рынка. Все активнее развивается сегмент региональных грузоперевозок, на долю которого приходится около 40 % рынка.

Обостряется конкуренция и на рынке контейнерных отправок, а также транспортировки скоропортящихся, продовольственных и других грузов на расстояниях до 2 000 км.

Специалисты считают, что у рынка автомобильных грузоперевозок есть все шансы для дальнейшего успешного развития. Во-первых, за счет строительства новых и ремонта уже существующих автодорог. Во-вторых, за счет появления на рынке грузового транспорта новых видов грузовых автомобилей, создания более выгодных и эффективных условий приобретения грузовой техники в лизинг или кредит. В-третьих, за счет роста конкуренции, в том числе всплеска активности зарубежных автоперевозчиков, результатом которого должно стать создание оптимальных цен и улучшение качества предоставляемых услуг.

Транспортно-логистический комплекс Иркутской области считается одним из крупнейших в Восточной Сибири. Этот регион не только обладает развитой промышленностью, что дает ему возможность самостоятельно сформировать серьезные грузопотоки, но и относительно густонаселен (на территории Иркутской области проживают 2,4 млн человек, из которых 78,9 % сосредоточены в городах), что и обусловило его исключительное положение в транспортно-логистической сети Востока Сибири [2].

В 2006 г. регион стал лидером среди российских регионов по экспорту контейнерных грузов (11,8 % от всего объема контейнерных перевозок), поскольку специализируется на производстве товаров, доминирующих в структуре контейнерного экспорта (продукция целлюлозно-бумажной промышленности (42 % в 2006 г.) и химические товары (19 %)). Кроме того, область обеспечивает до 15 % российского экспорта леса. Внешнеторговый оборот региона в 2010 г. составил 8 млрд дол., что значительно превышает, например, достижения Новосибирской области (порядка 3 млрд дол. за тот же период).

Кроме того, Иркутск является крупным перевалочным звеном для грузопотоков, направляющихся речным транспортом в Республику Саха Якутия и северный морской порт Тикси. Три крупные судоходные артерии (Ангара, Лена, Нижняя Тунгуска) обусловили значительное развитие в регионе водного транспорта, на долю которого приходится до 10 % грузооборота.

Рынок автомобильных грузоперевозок представлен в Иркутской области большим количеством независимых перевозчиков, большей частью используется для удовлетворения внутренних потребностей области в перевозках грузов.

Автомобильным транспортом в Иркутской области ежегодно перевозится более 15 млн т грузов. Развитая сеть автомобильных дорог позволяет доставлять грузы автотранспортом практически в любую точку России, страны ближнего зарубежья, а также Китай, Монголию.

Транспортный комплекс региона является составной частью транспортного комплекса России. По территории области проходят крупные магистрали федерального значения, достаточно протяженные, Московский тракт. Поэтому, помимо транспортировки местных и внутриобластных грузов, выполняется большой объем транзитных перевозок.

Автомобильный транспорт обеспечивает внутрирайонные и внутригородские перевозки грузов. По данным Иркутскстата, протяженность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием по итогам 2012г. составляет 21,8 тыс. км, или 77,5 % их общей протяженности. Значительно увеличилась протяженность дорог, имеющих усовершенствованное покрытие (на 70,3 % к 2005г.) [1].

На начало 2013 г. в собственности юридических лиц и граждан имелось 743,7 тыс. единиц автотранспорта. В областном автопарке насчитывается 607,1 тыс. легковых автомобилей, 101,5 тыс. грузовых, 24,7 тыс. автобусов, из них в собственности граждан – соответственно 98,5, 86,8 и 80,8 % общего наличия [1].

Основными автодорогами являются: участок Московского тракта (Тайшет – Нижнеудинск – Тулун – Зима – Черемхово – Иркутск – Слюдянка – Улан-Удэ); Якутский тракт (Иркутск – Усть-Орда – Баяндай – Хогот – Качуг – Жигалово), Братский (Тулун – Братск); Жигаловский (Залари – Балаганск – Усть-Уда – Жигалово); Тункинский (Иркутск – Култук – Кырен – Монды – граница Монголии).

Научно-исследовательский институт по проектированию дорог работает над генеральной схемой развития сети автомобильных дорог области, по которым транспортные артерии свяжут все районные центры с городом Иркутском. Широкое развитие получит асфальтобетонное покрытие с использованием ос-

нований, укрепленных цементом. Реконструируется Московский тракт и дорога Иркутск – Листвянка до технического состояния первой категории.

По данным Облкомстата, автопредприятиями области за январь – сентябрь 2013 г. перевезено 7 881,1 тыс. т грузов что составило, соответственно, 120 % к соответствующему периоду прошлого года [4].

Главное направление транспортных потоков совпадает с существующими в Иркутской области магистралями (Транссибирской и Байкало-Амурской железнодорожными магистралями, Московским трактом, водными путями на Ангаре и Лене).

За долгое время хозяйственного освоения региона сформировались следующие направления грузоперевозок:

– участок Транссибирской магистрали – наиболее грузонапряженный (более 80 % всего грузооборота осуществляется на территории Иркутской области). На этом направлении рядом с железнодорожной магистралью действует автомобильная дорога (Московский тракт). Наибольший грузопоток наблюдается на участке Иркутск – Черемхово – Зима. По данному направлению проходят транзитные транспортные коридоры – железнодорожный, авиационный и автомобильный;

– бамовское направление: Тайшет – Братск – Усть-Кут. На этом направлении также сформировалась полимагистраль, включающая железную дорогу, воздушные линии и автомобильные дороги, связывающие бассейн Лены и зону БАМа с Транссибирской магистралью;

– направление от Усть-Кута на Витим и в Якутию связано с работой речного транспорта и его взаимодействием с воздушным транспортом и частично с автомобильным. Это грузоперевозки золотопромышленности и слюдянской промышленности, оно также связано с освоением запасов углеводородного сырья и заготовки древесины.

Транспорт обеспечивает не только местные, межрайонные и внутрироссийские, но и международные перевозки. Он соединяет Иркутскую область со странами ближнего и дальнего зарубежья. Иркутская область находится вдали от крупных международных коммуникаций, что снижает конкурентоспособность ее базовых отраслей промышленности, реализующую свою продукцию на рынках США, Японии, Западной Европы. Транспортная составляющая в стоимости экспортной продукции оценивается в 10–13 %, а в таких отраслях, как черная металлургия, лесная, угольная промышленность, она может достигать 50 %.

В этой связи транспортировка экспортных грузов по невысоким тарифам имеет для экономики Иркутской области большое значение, а размещение в Приангарье новых производств необходимо осуществлять с учетом повышенных транспортных затрат.

Географическое положение. Главная особенность Иркутской области – значительная протяженность. Это обуславливает повышенные транспортные расходы на грузовые перевозки, сдерживает социально-экономическое развитие территории. Более 5 тыс. км отделяют Иркутск от европейских промышленных и торговых центров, и около тыс. км – от восточных тихоокеанских портов. Только наличие на ее территории высокоэффективных природных ресурсов

(дешевой электроэнергии, крупных запасов воды и леса, богатейшей минерально-сырьевой базы) обусловили здесь размещение предприятий цветной металлургии, химической промышленности и лесопромышленного комплекса.

Климат. На работу транспорта сильно влияет климат. Суровая зима сокращает навигационный период для водного транспорта, вызывает дополнительные затраты при строительстве и эксплуатации автомобильных и железных дорог.

Рельеф. Сложный рельеф Восточной Сибири, а также слабая хозяйственная освоенность, ее удаленность от строительных баз затрудняют прокладку дорог и их эксплуатацию.

Размещение. Транспортная сеть распределена крайне неравномерно. Это обусловлено историко-географическими особенностями освоения. Так, на протяжении длительного времени осваивались в основном южные лесостепные районы Приангарья, имеющие более благоприятные условия для развития сельского хозяйства и заготовки древесины. Именно по этой территории в свое время был расположен Московский тракт, а затем прошла Транссибирская железнодорожная магистраль. Данная территория стала базовой для хозяйственного развития более северных районов области (Средней Ангары и Верхней Лены). Первоначально именно вдоль Транссибирской магистрали были сосредоточены основные мощности строительной индустрии, промышленные, снабженческие и ремонтные предприятия. Весь этот потенциал был использован в 1950–1970-х гг. для эшелонированного индустриального освоения районов Ближнего Севера, строительства там энергопромышленных объектов и формирования транспортных магистралей. Районы Ближнего Севера были ориентированы на вывоз продукции за пределы Иркутской области. Подобный тип односторонней интеграции между Югом и Ближним Севером стал характерным для всей Сибири. Оказались недостаточно развиты меридиональные транспортные пути.

Велика роль транспорта в рациональном размещении производственных сил и в освоении новых территорий. Строительство любого объекта и освоение нового района требуют проведения к ним необходимых дорог. При огромной территории иркутской области и разбросанности природных богатств, оптимальные транспортные связи сокращают расстояния между экономическими зонами и предприятиями, уменьшают транспортные расходы.

В целом транспортную ситуацию в регионе можно считать коммуникационной ущемленностью. Чем восточнее и севернее регион, тем в большей степени ощущается его транспортная оторванность. Это объясняется высокими транспортными тарифами, неразвитостью транспортной сети, большим износом техники, большим доминированием одних видов транспорта над другими. Множество населенных пунктов не имеют сообщения с транспортно-федеральной системой. Но, несмотря на это, сибирский регион обладает мощными транспортными возможностями, при осуществлении которых Сибирь может стать экономически развитым регионом РФ [2].

Список использованной литературы

1. Иркутскстат [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа: <http://irkutskstat.gks.ru>.
2. Кородюк И. С. Региональные транспортно-логистические системы: проблемы формирования и развития / И. С. Кородюк, Т. А. Прокофьева, В. И. Сергеев. – Иркутск : Изд-во БГУЭП, 2007. – 328 с.
3. Логистика автомобильного транспорта / В. С. Лукинский [и др.]. – М. : Финансы и статистика, 2007. – 368 с.
4. Облкомстат [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа: <http://www.irkobl.ru>.
5. Основы логистики / под ред. В. В. Щербакова. – СПб. : Питер, 2009. – 426 с.

Информация об авторах

Малецкая Марина Борисовна – кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры логистики, Кафедра логистики и коммерции, Байкальский государственный университет экономики и права, 664047, г. Иркутск, ул. Байкальская, 105, e-mail: rybakovskaya5@mail.ru.

Анучина Елена Юрьевна – магистрант, Кафедра логистики и коммерции, Байкальский государственный университет экономики и права, 664047, г. Иркутск, ул. Байкальская, 105, e-mail: kflik@isea.ru.

Authors

Maletskaya Marina Borissovna – candidate of economic sciences, associate professor, Department of logistic and commerce, Baikal State University of Economics and Law, 105, Baikalskaya str. City of Irkutsk, 664047, e-mail: rybakovskaya5@mail.ru.

Anuchina Elena Yurievna – master student, Department of logistic and commerce, Baikal State University of Economics and Law, 105, Baikalskaya str. City of Irkutsk, 664047, e-mail: kflik@isea.ru.

УДК 338.138

Н. Г. Новикова

ПРОБЛЕМЫ ПРИМЕНЕНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПОДХОДА К УПРАВЛЕНИЮ ТОРГОВЫМ АССОРТИМЕНТОМ

В статье рассматриваются проблемы применения логистического подхода к управлению торговым ассортиментом, уточняются определения понятий «логистический подход», «торговый ассортимент» и «управление торговым ассортиментом», предлагается концептуальная модель управления торговым ассортиментом, включающая основные бизнес процессы, значимые для достижения