

ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ КАК СОСТАВНАЯ ЧАСТЬ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

В статье дана характеристика основных видов транспорта Иркутской области. Рассмотрены достоинства и недостатки каждого вида транспорта с позиции преимущественного использования того или иного вида транспорта для развития экономики региона. Проанализированы итоговые показатели работы каждого вида транспорта и сделан акцент на развитие на территории области мультимодальных транспортных узлов. Сформулированы условия использования транспорта региона в международных транспортных коридорах.

Ключевые слова: виды транспорта, транспортная составляющая, мультимодальные перевозки, транспортные узлы, экономика региона.

I.S. Korodyuk

THE TRANSPORT COMPLEX OF THE IRKUTSK REGION AS A PART OF INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS

The article gives characteristics of the main types of transport of the Irkutsk region. The advantages and disadvantages of each mode of transport from the position of preferential use of one or another form of transport for economic development of the region. Analyzed the totals of each mode of transport and the emphasis on development in the region multi-modal transport hubs. The conditions of use of transport in the region in the international transport corridors.

Keywords: transport, transport, multimodale transportation, transport hubs, the region's economy.

Транспортный комплекс Иркутской области – важнейшая часть и связующее звено экономики области. Его устойчивое и эффективное функционирование является необходимым условием хозяйствования в Сибири. Транспорт участвует в обеспечении безопасности области, способствует вовлечению в эксплуатацию дополнительных природных ресурсов и освоению новых территорий, рационализации размещения производительных сил и повышению уровня жизни населения.

Транспортный комплекс Иркутской области представлен такими видами транспорта, как железнодорожный, внутренний водный (речной), воздушный, автомобильный и трубопроводный.

Каждый из видов транспорта имеет свои конкретные особенности с точки зрения логистического менеджмента, достоинства и недостатки, определяющие возможности его использования в логистической системе.

Железнодорожный транспорт. Главной транспортной артерией Иркутской

области является Транссибирская железнодорожная магистраль. По ней ежегодно перевозится более 50 млн т грузов. Основная номенклатура перевозок: лес, уголь, черные и цветные металлы, продукты нефтехимии. В 1986 г. введена в эксплуатацию Байкало-Амурская железнодорожная магистраль.

Достоинства: высокая провозная и пропускная способность; независимость от климатических условий, времени года и суток; высокая регулярность перевозок; относительно низкие тарифы; значительные скидки для транзитных отправок; высокая скорость доставки грузов на большие расстояния. Недостатки: ограниченное количество перевозчиков; большие капитальные вложения в производственно-техническую базу; высокая материалоемкость и энергоемкость перевозок; низкая доступность к конечным точкам продаж (потребления); недостаточно высокая сохранность груза.

Объем погрузки на станциях Восточно-Сибирской железной дороги (ВСЖД) в январе – декабре 2016 г. составил 48,1 млн т, что на 3,4 % ниже показателя 2015 г.

Восточно-Сибирская железная дорога является филиалом ОАО «РЖД» и осуществляет деятельность по грузовым и пассажирским перевозкам.

Протяженность железнодорожных путей в границах Восточно-Сибирской железной дороги (Иркутская область, Республика Бурятия и часть Забайкальского края) – 8 737 км, из них развернутая длина главных путей (все параллельные пути между станциями) – 6 235 км, развернутая длина станционных путей (все параллельные пути на территории станций) – 2 500 км.

Эксплуатационная длина железнодорожных путей в границах Восточно-Сибирской железной дороги (без учета параллельных путей) – 3 876 км, в том числе по территории Иркутской области эксплуатационная длина железных дорог общего пользования составляет 2 506 км (густота железнодорожных путей общего пользования в Иркутской области – 3,2 км на 1 тыс. км²).

Эксплуатационная длина электрифицированных участков – 3 089 км, участков с тепловозной тягой – 760 км.

В структурных подразделениях ОАО «РЖД», осуществляющих свою деятельность в границах ВСЖД, трудятся более 41 тыс. человек.

С 1 апреля 2010 г. все перевозки дальнего следования выполняет АО «Федеральная пассажирская компания» (далее – АО «ФПК»), дочернее общество ОАО «РЖД». С 1 мая 2011 г. по территории Иркутской области пригородное железнодорожное сообщение осуществляет ОАО «Байкальская пригородная пассажирская компания».

Материально-техническая база ВСЖД (2016 г.): локомотивы – 761 ед., пассажирские вагоны – 955 ед., грузовые вагоны – 5092 ед. Отправлено пассажиров – 14026 тыс. чел.

Внутренний водный (речной) транспорт. Наличие на территории области многоводных рек (р. Ангара – 134 км, р. Лена – 644 км, р. Нижняя Тунгуска – 125 км) обусловило развитие водного транспорта, которым осуществляется около 10 % общего объема перевозок. Крупнейшие порты расположены на р. Лене – Киренск и Осетрово (г. Усть-Кут). Через них осуществляется перевалка грузов в Республику Саха (Якутия) и в северный морской порт Тикси. Объемы

перевозки грузов Восточно-Сибирской железной дороги (ВСЖД) по программе северного завоза в январе-ноябре 2015 года составили около 3 млн т.

По итогам работы за 11 месяцев текущего года наблюдается значительное увеличение объемов выгрузки и транспортировки грузов с железнодорожных станций Ленского узла (Лена, Якурим, Лена-Восточная) на инфраструктуру речного порта с последующей навигацией. Таким образом, выгрузка составила около 3 млн т различных грузов, что выше аналогичного периода прошлого года на 14 %.

Массовое поступление трубной продукции для реализации федерального проекта «Сила Сибири» отразилось на показателях работы станций Ленского узла. По сравнению с прошлым годом наблюдается существенное увеличение выгрузки трубной продукции – прирост составил 112 %. Также на 48 % увеличилось поступление каменного угля и на 79 % строительных грузов.

Для обеспечения бесперебойной работы железнодорожной станции Лена и плотного взаимодействия с портовиками по приему и передаче грузов в железнодорожно-водном сообщении в условиях роста отгрузки для реализации проекта строительства трубопровода «Сила Сибири» руководством ВСЖД был предпринят ряд организационных мероприятий.

На станциях Ленского узла в текущем году на период навигации был принят дополнительный штат составителей поездов, регулировщиков скорости движения вагонов, приемосдатчиков груза, операторов станционного технологического центра обработки поездной информации. Кроме того, для оптимизации работы станции введены два дополнительных маневровых локомотива, а также один локомотив вывозного движения.

Для осуществления поставки жизнеобеспечивающих грузов для нужд населения крайнего севера и завоза материалов для строительства трубопровода «Сила Сибири» совместно с коллегами из газовой компании и Осетровского речного порта была выстроена четкая логистика прохождения грузов по маршруту: железная дорога – порт – флот. Партнерский подход в решении вопросов позволил повысить эффективность перевозок и исполнить социальные обязательства.

Перевалка грузов из железнодорожных вагонов на площадки речного порта осуществляется круглогодично. После закрытия навигации и с момента официального открытия ледовых дорог все грузы на север уходят с железнодорожной станции Лена автомобильным транспортом по автозимникам Крайнего Севера. Основной номенклатурой груза, как и в летний период, остаются топливо, оборудование, трубы, грузы в контейнерах и продовольственные товары, сообщила служба корпоративных коммуникаций ВСЖД.

Районы Крайнего Севера не имеют собственной производственной базы для большинства промышленных и сельскохозяйственных товаров, на многие тысячи километров удалены от основных промышленных районов страны. Железнодорожный и речной транспорт на р. Лена являются основной магистралью снабжения Крайнего Севера и находятся под особым контролем правительства и ВСЖД.

Достоинства водного транспорта: высокие провозные способности на глубоководных реках и водоемах; низкая себестоимость перевозок; низкая капиталоемкость. Недостатки: ограниченность перевозок; низкая скорость доставки;

зависимость от неравномерности глубины рек и водоемов, навигационных условий; сезонность; недостаточная надежность перевозок и сохранности грузов.

Воздушный транспорт. Воздушные перевозки осуществляются в основном через два крупных аэропорта – в гг. Иркутске и Братске. Аэропорты Иркутска и Братска являются международными, через них обслуживаются прямые и транзитные международные рейсы в Японию, Китай, Республику Корею, Монголию, а также ряд государств Европы.

Кроме этого, функционируют семь аэропортов местных воздушных линий: Усть-Кут, Киренск, Бодайбо, Мама, Ебогачен, Казачинск (переведен в посадочную площадку), Нижнеудинск, обслуживающих население северных районов области.

Ежегодно количество авиакомпаний, функционирующих в Иркутской области, меняется. Если в 2009 г. в г. Иркутске функционировало 6 авиакомпаний (ЗАО «Авиакомпания Ангара», ЗАО Авиакомпания ИрАэро», ЗАО «Авиакомпания ИркутскАвиа», ОАО «АэроБратск», ОАО Нижнеудинское авиапредприятие», ОАО «Авиакомпания ЮТэйр» г. Сургут), то в 2012 г. их было уже 16. Основными видами деятельности компаний являются: перевозка пассажиров, грузов, патрулирование нефтепроводов и лесоохрана, санитарные перевозки, сельскохозяйственные и спасательные работы.

Авиакомпании местных воздушных линий эксплуатируют воздушные суда типа Ан-24, Ан-26. Авиасообщение областного центра с другими странами и городами Российской Федерации осуществляет ряд крупных авиакомпаний, таких как «S7», «Аэрофлот», «Трансаэро», «ЮТэйр», «Хайнаньские авиакомпании» и др.

В соответствии с федеральной целевой программой «Модернизация транспортной системы России» 2002–2010 гг.) в 2008 г. завершена реконструкция взлетно-посадочной полосы аэропорта г. Иркутска.

В настоящее время развивается федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010–2015 гг.)», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001 г. за № 848. Согласно которой предусмотрены мероприятия по реконструкции аэропортов гг. Бодайбо, Братска, Киренска, Усть-Кута. Однако, ориентируясь на расширяющиеся внешнеэкономические связи, необходимо строительство нового терминального комплекса и аэропорта, ориентированного исключительно на грузовую работу.

В Иркутской области пассажирские и грузовые перевозки воздушным транспортом во всех видах сообщений осуществляют три авиаперевозчика. Удельный вес пассажирских перевозок, выполненных авиакомпаниями Иркутской области, в общем объеме воздушных перевозок по Российской Федерации составляет 0,6 %, грузовых перевозок – 0,4 %.

По итогам 2014 г. 70 % полетов было выполнено на внутренних рейсах, т.е. на территории Российской Федерации (без местных), 22 % составили местные рейсы на территории Иркутской области, 8 % полетов пришлось на международные рейсы в страны дальнего и ближнего зарубежья. Удельный вес прибытий воздушных судов в пункты назначения без опоздания в общем количестве предусмотренных расписанием составил 77,2 %.

Воздушный транспорт является преимущественно пассажирским. Доля

грузовых перевозок невелика. В основном авиатранспортом перевозят скоропортящиеся продукты, особо ценные грузы, а также почту. Областные авиакомпании в 2014 г. перевезли пассажиров на 17 % больше, чем в предыдущем, пассажирооборот вырос на 9 %. Перевозка груза и грузооборот, напротив, снизились на 20,0 и 16,9 % соответственно. Тенденция снижения грузоперевозок наблюдается почти у всех российских авиаперевозчиков. Это объясняется тем, что грузопоток первым реагирует на сложности, возникающие на рынке, и зависит от общей экономической ситуации в стране.

В 2014 г. отправка грузов из аэропортов Иркутской области снизилась по сравнению с предыдущим годом на 15 %, почты – на 2 %. При этом отправка пассажиров возросла на 2 %

В 2015 г. пассажиропоток аэропорта «Иркутск» составил 1694 млн пассажиров, что на 1,1 % меньше, чем за 2014 г., информирует пресс-служба аэропорта. В Иркутском аэропорту выполняется 18 международных рейсов. По оценкам специалистов, особенно востребованы Таиланд, Турция, Испания, Вьетнам.

Достоинства воздушного транспорта: максимальная скорость доставки груза; высокая надежность; наивысшая сохранность грузов; возможность достижения отдаленных районов. Недостатки: высокая себестоимость перевозок, наивысшие тарифы среди других видов транспорта; высокая капиталоемкость, материало- и энергоемкость перевозок; зависимость от погодных условий.

Автомобильный транспорт. Достоинства: высокая доступность; возможность доставки груза «от двери до двери»; высокая маневренность, гибкость, динамичность; возможность использования различных маршрутов и схем доставки; высокая сохранность груза; возможность отправки груза небольшими партиями; широкие возможности выбора наиболее подходящего перевозчика. Недостатки: низкая производительность; зависимость от погодных и дорожных условий; относительно высокая себестоимость перевозок на большие расстояния; недостаточная экологическая чистота; срочность разгрузки; сравнительно малая грузоподъемность.

Развитая сеть автомобильных дорог позволяет перевозить грузы автотранспортом в большинство населенных пунктов области. Протяженность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием составляет 10 891 км. Общая протяженность автомобильных дорог 16 824 км. Таким образом, коэффициент покрытия составляет 64,7 %, что ниже среднего показателя по России (70,4 %). Качество покрытия на отдельных участках муниципальных трасс оставляет желать лучшего. По административному значению сеть автодорог Иркутской области разделяется на федеральную – 994 км и территориальную – 15 830 км. Основу автодорожной сети составляют три федеральные автомобильные дороги: М53 «Байкал» (Иркутск – Красноярск) протяженностью 749 км, М55 (Выдрино – Иркутск) протяженностью 186 км, 1Р-418 (Иркутск – Усть-Орда) протяженностью 59 км.

Материально-техническая база автомобильного транспорта (2016 г.): грузовые автомобили – 14 772 ед., из них исправных – 13 306 ед. Перевезено пассажиров – 147 131 тыс.чел. Пассажирооборот – 1 680 млн пасс-км.

Динамика объема перевозки грузов и грузооборота в Иркутской области

по видам транспорта за 2005–2016 гг. представлена в табл. 1, 2.

Таблица 1

Объемы перевозки грузов по отдельным видам транспорта в 2005–2016 гг.,
тыс. т

Вид транспорта	2005	2009	2010	2012	2013	2014	2016
Железнодорожный	68098	59611	64485	59270	57637	53640	48111
Автомобильный	95895	105199	152425	166842	174324	123079	51184

Таблица 2

Грузооборот по отдельным видам транспорта в 2005–2016 гг., млн т-км

Вид транспорта	2005	2009	2010	2012	2013	2014	2016
Железнодорожный	76183	88334	92762	103136	105031	109248	124627
Автомобильный	2069	3642	2626	2965	2627	2542	3642,8

В табл. 3 показано изменение показателей работы транспорта в 2016 г. по сравнению с 2014 г.

Таблица 3

Динамика показателей работы отдельных видов транспорта области
за 2014–2016 гг.

Вид транспорта	2014	2016	В % к 2014 г.	Изменение, %
<i>Объем перевозки грузов по видам транспорта, тыс. т</i>				
Железнодорожный	53640	48111	89,7	–10,3
Автомобильный	123079	51184	41,6	–59,4
<i>Грузооборот, млн ткм</i>				
Железнодорожный	109248	124627	114,1	+14,1
Автомобильный	2542	3642,8	143,3	+43,3

Согласно среднесрочным прогнозам, общий спрос на транспортные услуги возрастет к 2020 г. на 18–20 %. Это значит, что возможности продвижения товаров на рынке, уровень цен, а также конкурентоспособность наших производителей и внутри страны, и за рубежом все больше будут зависеть от транспорта.

За годы экономического спада и транспортники, и потребители транспортных услуг начали забывать, что такое дефицит пропускных и провозных возможностей. Сегодня необходимо уделить самое серьезное внимание тому, чтобы транспорт не стал сдерживающим фактором для наметившегося экономического роста.

Сеть существующих железных и автомобильных дорог Иркутской области ввиду низкой плотности, по начертанию и по своему техническому уровню не в полной мере соответствует потребностям социально-экономического развития региона, обеспечения его жизненных интересов. Так, до настоящего времени треть населенных пунктов области не имеет связи по дорогам с твердым покрытием с сетью автодорог общего пользования.

В табл. 4 представлена структура перевозок железнодорожным транспортом по видам груза.

Изменение структуры перевозок железнодорожным транспортом
по видам грузов в 2015–2016 гг.

Вид груза	2015		2016	
	Объем перевозок, млн т	% к итогу	Объем перевозок, млн т	% к итогу
Всего грузов	49791	100,00	48111	100,00
В том числе:				
каменный уголь	12857	25,9	12780	26,6
нефть и нефтепродукты	9631	19,3	9708	20,2
руда железная и медная	10114	20,3	9074	18,9
лесные грузы	7662	15,5	6956	14,4
прочие	9527	19,0	9593	19,9

На отдельных участках транспортно-эксплуатационное состояние ряда существующих дорог не соответствует нормативным требованиям, имеются грунтовые разрывы. В районах Крайнего Севера большинство дорог эксплуатируется лишь в зимний период как автозимники, обеспечивая северный завоз грузов от железнодорожных станций, речных портов и аэропортов к месту их назначения.

В какой-то мере низкую плотность сухопутных дорог на севере округа компенсирует разветвленная сеть внутренних водных путей. Предприятия речного транспорта достаточно оснащены флотом, перегрузочной техникой, причалами для выполнения грузовых и пассажирских перевозок, переработки грузов, предъявляемых грузовладельцами. Однако перевозки по рекам носят сезонный характер и на случай чрезвычайных ситуаций могут оказаться неиспользуемыми.

В связи с распадом СССР Транссибирская железнодорожная магистраль, пересекающая южную часть территории Иркутской области, оказалась в непосредственной близости к государственной границе, а некоторые ее участки стали проходить по территории Казахстана. Проблему усугубляет то, что на территории государств Центральной Азии оказались размещенными воинские контингенты государств – участников НАТО. Не менее опасным для России является активное проникновение в Сибирь и на Дальний Восток китайского влияния – бизнеса, культуры. Общепринятым решением проблемы может быть строительство параллельной, удаленной от границы дороги. Ей должна стать Северо-Сибирская магистраль как часть будущего Евроазиатского трансконтинентального транспортного коридора, восточным звеном которого явится Байкало-Амурская магистраль (ее значительная часть проходит по территории Иркутской области).

В этой связи проблемы развития транспортного комплекса Иркутской области приобретают особую актуальность не только с учетом региональных интересов, но и с общегосударственных позиций.

Наряду с новым транспортным строительством особая роль отводится развитию на территории области мультимодальных транспортных узлов, прежде всего таких, как Иркутский, Тайшетский, Братский, Усть-Кутский, Усть-Илимский, имеющих как региональное, так и межрегиональное и общегосударственное значение.

Список использованной литературы

1. Кородюк И.С. Социально-экономическая эффективность формирования и развития региональной транспортно-логистической системы Иркутской области / И.С. Кородюк. – Иркутск : Изд-во БГУЭП, 2004. – 224 с.
2. Транспорт и связь Иркутской области : стат. сб. / Иркутскстат. – Иркутск, 2015. – 54 с.
3. Фрейдман О.А. Анализ логистического потенциала региона / О.А. Фрейдман. – Иркутск : ИрГУПС, 2013. – 164 с.

Информация об авторе

Кородюк Игорь Степанович – доктор экономических наук, заведующий кафедрой экономики и управления бизнесом Байкальского государственного университета, г. Иркутск, ул. Ленина, 11; e-mail: kafles@bgu.ru.

Author

Korodyuk Igor S. – Doctor habil. (Economics), Professor, Head of Chair of Economics and Business Management, Baikal State University, 11 Lenin St., 664003, Irkutsk, Russian Federation; e-mail: kafles@bgu.ru.