

РЕТРОСПЕКТИВНЫЙ АНАЛИЗ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА ВОСТОЧНОЙ СИБИРИ*

Представлены результаты исследований экономического развития регионального транспортно-логистического комплекса за двадцатилетний период. Выявлен ряд особенностей в развитии рынка унимодальных услуг с использованием автомобильного и железнодорожного транспорта. Определены наиболее существенные проблемы для дальнейшего развития транспортно-логистического комплекса Восточной Сибири и пути их преодоления.

Ключевые слова: региональная транспортно-логистическая система; стратегия экономического развития; тенденции развития.

A.V. SILANTSEV
PhD in Economics, Associate Professor,
Baikal State University of Economic and Law, Irkutsk
e-mail: silantsev-av@isea.ru

RETROSPECTIVE ANALYSIS OF TRANSPORT AND LOGISTICS COMPLEX DEVELOPMENT OF EASTERN SIBERIA

The article presents the research results of economic development of the regional transport and logistic system for the twenty-year period. A number of features in the development of unimodal services market with the use of vehicular and railway transportation are described. The most significant challenges for the further development of the transport and logistics system of Eastern Siberia and the ways to overcome them are determined.

Keywords: regional transport and logistic system; economic development strategy; development trends.

Транспорт — важнейшая составная часть производственной инфраструктуры Российской Федерации. Его эффективное функционирование, с одной стороны, является необходимым условием жизнедеятельности экономического комплекса и социальной сферы. С другой стороны, экономика и общество формируют «общественный заказ» на развитие транспортной системы, которая по своим свойствам должна отвечать заданным потребностям потребителей транспортных услуг.

В условиях экономического роста транспорт рассматривается не только как отрасль, перевозящая грузы и людей, а как межатраслевая система, преобразующая условия жизнедеятельности и хозяйствования. Его устойчивое развитие является гарантией единства экономического пространства, свободного перемещения товаров и услуг, конкуренции и свободы экономической деятельности, обеспечения целостности и национальной безопасности, улучшения условий и уровня жизни населения [4].

* Работа выполнена при финансовой поддержке проекта «Модернизация социальной сферы муниципальных образований Сибирского региона как основы повышения качества жизни населения», реализуемого в рамках ФЦП «Научные и научно-педагогические кадры инновационной России» на 2009–2013 гг.

Развитие региональной транспортно-логистической системы Восточной Сибири находится в рамках общероссийских тенденций с учетом региональной отраслевой специализации [3].

Анализ объемных показателей функционирования транспортной отрасли, проведенный за 20 лет, показал следующее.

Основная часть транспортной работы в регионе приходится на железнодорожный транспорт. По данным Госкомстата РФ по Иркутской области, за 2000 г. приходится 71,3% всего объема перевозок на данный вид транспорта; за 2008 г. — 78,1%; за 2009 г. — 65,9% [1; 2]. При этом не все районы области имеют железные дороги, соединенные с общей сетью.

Из 33 районов Иркутской области только восемнадцать могут использовать железнодорожный транспорт, в 15 районах основным видом транспорта является автомобильный. В северных районах области, таких как Киренский, Мамско-Чуйский, Катангский, конкуренцию автомобильному транспорту составляет речной транспорт.

Существенное влияние на структуру объема перевозок и грузооборота оказало развитие трубопроводного транспорта. В частности, в 2009 г. на долю данного вида транспорта стало приходиться 22,6% от общего объема перевозок и 15,9% от всего грузооборота [1; 2]. Такое увеличение объясняется строительством и вводом в эксплуатацию нефтепровода Восточная Сибирь — Тихий океан (ВСТО). В дальнейшем, с разработкой нефтегазовых месторождений Восточной Сибири и реализацией планов Правительства РФ по газификации Иркутской области доля трубопроводного транспорта будет неуклонно увеличиваться.

На наш взгляд, рынок грузовых автоперевозок вошел в стадию зрелости. Произошло разделение сфер деятельности между крупными транспортными операторами и предприятиями малого и среднего бизнеса. Можно предположить, что с развитием регионального потребительского рынка товаров и услуг, повышением мобильности и уровня жизни граждан объем рынка транспортных услуг малого бизнеса будет расширяться как в количественном, так и в стоимостном выражении.

Несмотря на положительную, в целом, динамику статистических показателей, су-

ществует комплекс проблем, которые сдерживают качественное развитие транспортно-логистического комплекса.

Одной из важнейших проблем является развитие транспортной инфраструктуры. В данном случае следует согласиться со следующим мнением: «...Если мы хотим сделать поворот к инновационному развитию, то, прежде всего, следует определиться с тем, как выглядит наша нынешняя транспортная система в сравнении с 1989 г. Так вот, производительность тогдашней системы была как минимум в 2 раза выше, чем в настоящее время. А что сейчас? Если наши международные автоперевозчики имеют такой же подвижной состав, что и их зарубежные коллеги, то почему же производительность труда в 2–3 раза ниже, подвижной состав не задействован 16 ч в сутки, а заполняется он далеко не на 75%? Если в РСФСР грузоперевозками были заняты 2,5 млн машин, то на сегодня в РФ их используется 6 млн, а по расчетам их должно быть не больше 3 млн. Но избыточное количество автомобилей — это прежде всего экономические потери (уж не говоря об экологии. — Прим. ред.)» [7].

Увеличение количества единиц автотранспорта говорит об усилении конкуренции на рынке автотранспортных услуг. Рост количества автотранспорта явно опережает увеличение объемов транспортной работы, что и приводит к снижению производительности труда единицы подвижного состава.

В Иркутской области за 20 лет (1990–2010) повысилась плотность дорог. Протяженность автодорог с твердым покрытием за этот период приросла на 3 691 км или на 41% [5; 6]. При этом существенно возросла нагрузка на дороги в связи увеличением количества личного транспорта, а также появлением автомобилей повышенной грузоподъемности. Качество дорог, по-прежнему, все еще оставляет желать лучшего.

Кроме проблем в развитии транспортной инфраструктуры существует целый комплекс проблем в функционировании грузового автотранспорта, который для Восточной Сибири имеет исключительную важность в силу своей безальтернативности для отдельных территорий региона.

Анализ мнений экспертов в отношении развития грузового автотранспорта сводится к следующим положениям:

– позитивные результаты рыночных преобразований на транспорте очевидны. Это, в первую очередь, устранение дефицита транспортных услуг, многообразие форм бизнеса, рост предпринимательской активности населения и свободы его выбора в построении собственного благополучия;

– сугубо рыночная суть нынешнего грузового автомобильного транспорта России вкупе с ослаблением функций государственного регулирования породила и глубинные корни проблем и недостатков, привела к целому ряду негативных тенденций в этой отрасли.

Наиболее существенный фактор — интенсивная дезинтеграция автотранспортного комплекса, распад целостной системы перевозок общего пользования на мелкие сегменты автотранспортного бизнеса и технологического транспорта непрофильных отраслей экономики. В настоящее время в секторе грузовых перевозок действуют порядка полумиллиона хозяйствующих субъектов в виде физических и юридических лиц, являющихся владельцами 5,3 млн транспортных средств. При этом 44% грузовых автомобилей (2,9 млн) находятся в индивидуальной собственности физических лиц, примерно столько же сосредоточено в непрофильных отраслях экономики и лишь немногим более 60 тыс., или всего лишь 12% грузовых автомобилей — в отраслевых автотранспортных предприятиях. Закономерным следствием всего этого является крайне негативный эффект низкого «масштаба» производства: ограниченное использование возможностей современной логистики, неразвитая инфраструктура и «кустарные» технологии основных транспортных процессов, а также снижение качества и безопасности перевозок в результате недостаточной подготовки операторов транспортного рынка, падения профессионализма персонала, технологической и правовой дисциплины субъектов грузовой автотранспортной деятельности.

На все это наслаиваются неравные условия конкуренции. В условиях разнообразия действующих режимов налогообложения автотранспортной деятельности в сочетании со слабым контролем за их исполнением процветают «теневой» бизнес, демпинг цен. Это приводит к банкротству законопослушных грузоперевозчиков и огромным бюджетным потерям субъектов Российской Федерации

и территориальных образований различного уровня. В стране отсутствует единое информационное пространство относительно грузовых автомобильных перевозок, а также отработанная эффективная система технологических связей с другими видами транспорта как составляющей частью транспортной системы страны в целом [7].

Следует признать, что обозначенные проблемы в полной мере присутствуют в транспортно-логистическом комплексе Восточной Сибири. Автомобильный грузовой транспорт играет существенную роль в транспортной системе как России, так и региона. Тем не менее, основной объем грузооборота в регионе приходится на железнодорожный транспорт.

Международная конференция «Грузо-перевозки для малых, средних и крупных предприятий: что дальше?», организованная группой компаний «Русмет», собрала на своих дискуссионных площадках грузоотправителей, железнодорожников, ученых и экспертов, дабы в очередной раз попытаться найти решение одной из главных проблем в России. Это проблема перевозки продукции из одной точки в другую не просто в разумные сроки, а хотя бы в прогнозируемые [7].

На наш взгляд, существующие тенденции в железнодорожном транспорте носят угрожающий характер и могут стать в будущем существенным ограничением для развития экономики региона в целом. Как показывает практика, реформирование железных дорог, появление множества участников рынка не дают положительного эффекта от конкуренции. По нашему мнению, получить положительный эффект от конкуренции, который наблюдается на автотранспорте, сложно в силу нескольких обстоятельств. Прежде всего, железнодорожный транспорт в России (да и во всем мире) является естественным монополистом по объективным причинам. Расстояния перевозок железнодорожным транспортом значительны, поэтому возникает проблема нехватки вагонов (возвращать их порожними просто экономически невыгодно, а снижать уровень рентабельности своего бизнеса, естественно, никто не желает).

Подводя итоги, можно заключить:

1. К ключевым проблемам развития транспортно-логистической системы Вос-

точной Сибири на рынке грузовых автоперевозок относятся слабая организация деятельности грузового автомобильного транспорта; отсутствие единого информационного пространства; слабое взаимодействие автомобильного транспорта с другими видами, в частности, с железнодорожным; «стихийность» рынка грузовых автоперевозок. Данные проблемы не имеют каких-либо региональных особенностей.

2. Проблемы, связанные с железнодорожными вагонами (возврат порожних и нехватка вагонов в целом, срыв поставок, высокие тарифы), ограниченная доступность железнодорожного транспорта для субъектов малого и среднего бизнеса и даже для целых отраслей являются угрозами для

перехода региональной экономики на инновационные принципы.

3. Фактически отсутствуют элементы, которые транспортно-логистический комплекс делает собственно *логистическим*.

По нашему мнению, Транспортная стратегия Российской Федерации, разработанная до 2030 г. [4] не в полной мере отвечает настоящим реалиям.

Глобальный кризис послужил переломным моментом в развитии мировой экономики и национальных социально-экономических систем. В настоящее время требуется более детальное научное осмысление, в первую очередь, стратегической модели экономического развития страны, на основе которой можно уточнить транспортную стратегию во вновь складывающихся условиях.

Список использованной литературы

1. Автомобильный транспорт Иркутской области. 2009 г.: стат. сб. Иркутск, 2010.
2. Приангарье год за годом: стат. сб. Иркутск, 2010.
3. Стратегия социально-экономического развития Иркутской области до 2020 г. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.govirk.ru>.
4. Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 г. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.mintrans.ru>.
5. URL: <http://www.admirk.ru>.
6. URL: <http://www.rosavtodor.ru>.
7. URL: <http://www.transportrussia.ru>.

Referenses

1. Avtomobil'nyi transport Irkutskoi oblasti. 2009 g.: stat. sb. Irkutsk, 2010.
2. Priangar'e god za godom: stat. sb. Irkutsk, 2010.
3. Strategiya sotsial'no-ekonomicheskogo razvitiya Irkutskoi oblasti do 2020 g. [Elektronnyi resurs]. URL: <http://www.govirk.ru>.
4. Transportnaya strategiya Rossiiskoi Federatsii do 2030 g. [Elektronnyi resurs]. URL: <http://www.mintrans.ru>.
5. URL: <http://www.admirk.ru>.
6. URL: <http://www.rosavtodor.ru>.
7. URL: <http://www.transportrussia.ru>.