

УДК 658.7(517.56)
ББК 65.291.592(2Рос.Яку)

М.Е. Шабанов

РАЗРАБОТКА МЕРОПРИЯТИЙ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ СЕВЕРНОГО ЗАВОЗА ГРУЗОВ В РЕСПУБЛИКЕ САХА (ЯКУТИЯ)

Рассмотрены основные проблемы транспортного комплекса Республики Саха (Якутия) как одного из крупнейших ресурсодобывающих регионов. Проведен анализ грузо- и пассажироперевозок. Предложены возможные варианты дальнейшего развития транспортной системы.

Ключевые слова: логистика; транспорт; транспортный комплекс; струнный транспорт Юницкого; материальный поток.

M.E. Shabanov

WORKING OUT MEASURES TO IMPROVE TRANSPORT LOGISTICS OF DELIVERY OF GOODS TO THE NORTH OF THE REPUBLIC OF SAKHA (YAKUTIA)

The author studies key problems of the transportation system in the Sakha (Yakutia) Republic as one of the biggest resource-extracting regions. Cargo traffic and transportation of passengers are analyzed, and possible ways of further development of the transportation system are proposed.

Keywords: logistics; transport; transportation system; Yunitskiy's string transport; material flow.

Транспорт является частью производственных сил общества и представляет собой самостоятельную отрасль материального производства [1]. Все виды транспорта взаимодействуют между собой, дополняют друг друга и составляют транспортную систему [2].

Транспортная система — комплекс различных видов транспорта, находящихся в зависимости и во взаимодействии при оказании транспортных услуг [3]. Наряду с другими инфраструктурными отраслями, обеспечивает базовые условия жизнедеятельности общества, являясь важным инструментом достижения социальных, экономических, внешнеполитических целей [6].

Республика Саха (Якутия) является крупнейшим регионом Российской Федерации и обладает уникальными природными богатствами.

Транспортный комплекс является важнейшим направлением современного развития экономики республики, так как играет ключевую роль в снижении издержек в хозяйственном комплексе, обеспечении социальной стабильности. Реформирование этой отрасли предполагает сокращение монопольного сектора, стимулирование инвестиционной деятельности, совершенствование тарифной политики, усиление госконтроля за транспортной инфраструктурой и повышение использования государственной собственности на транспорте.

Новые социально-экономические условия требуют дальнейшего развития и совершенствования транспортного комплекса республики. Транспорт должен из фактора, сдерживающего экономическое развитие, превратиться в стимулирующий фактор экономики [4].

Транспортный комплекс Республики Саха (Якутия) играет важную роль в обеспечении жизнедеятельности Якутии. Его доля в валовом региональном продукте республики составляет более 4%.

Для наиболее динамичного развития экономики региона необходимым условием является создание и развитие инфраструктуры, отвечающей специфическим особенностям республики.

Создать круглогодичную, связанную с общероссийскими и межрегиональными сетями, надежно и эффективно функционирующую транспортную систему железных и автомобильных дорог, магистральных газо- и нефтепроводов, линий электропередач, авиационного и водного видов транспорта, является основополагающим фактором устойчивого социально-экономического развития Республики Саха (Якутия).

В процессе проведения экономической реформы, сопровождаемой значительными изменениями в организационно-экономических структурах и методах управления, с учетом различных форм собственности, практически произошло резкое падение объемов производства, снизилась экономическая эффективность, дезорганизованы процессы воспроизводства основных производственных фондов, в особенности их активной части: машин, станков, транспортных средств и т.д.

Эти негативные процессы затронули практически все виды транспорта. Как отмечается в материалах Государственного Совета РФ «О транспортной стратегии Российской Федерации» [5], в результате нарушения воспроизводственных процессов в течение последних 10–15 лет, на транспорте наблюдается устойчивая тенденция физического старения инфраструктуры транспорта и парка транспортных средств. Все большая их доля эксплуатируется за пределами установленного срока службы.

Состояние технических средств транспорта подошло к критическому уровню — 80% действующего парка транспортных средств в ближайшие 2–3 года будет выведено из эксплуатации по причине полного физического износа, что существенно снизит уровень безопасности транспортного процесса, роста транспортных издержек.

В транспортной стратегии Республики Саха (Якутия) отмечается, что слабое развитие наземных коммуникаций является главной особенностью транспортной системы Якутии. В зоне круглогодичного транспортного сообщения проживает только 16% населения, из более чем шестисот населенных пунктов лишь около пятидесяти пунктов имеют транспортные связи с улусными центрами с дорожной сетью с твердым типом покрытия, из тридцати трех улусов — только 8 улусов имеют надежные пути сообщения с г. Якутск. Наиболее труднодоступными являются Арктические улусы (Момский, Верхоянский, Эвено-Бытантайский и др.). В то же время, анализируя основные показатели деятельности транспортной системы Республики Саха (Якутия) за 2006–2011 гг., можно сделать вывод о существенном неравномерном развитии видов транспорта республики (табл.).

Как свидетельствуют данные таблицы, с 2006 по 2011 г. эксплуатационная длина путей сообщения общего пользования по республике увеличилась на 10,1%, в том числе, протяженность автомобильных дорог увеличилась на 9,3%, железнодорожных путей сообщения увеличилась в 2,2 раза. Между тем, протяженность нефтепроводов увеличилась в 9,6 раза, за счет строительства трубопровода «ВСТО» и, как следствие, — существенный рост грузооборота по данному виду транспорта (в 31,5 раз). В то же время на железнодорожном транспорте за 5 лет грузооборот возрос всего на 77,8%, на автомобильном — на 29,9%. При этом, протяженность водных путей сообщения республики осталась практически без изменения.

**Основные показатели транспорта Республики Саха (Якутия)
в 2006–2011 гг.**

Показатели	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Эксплуатационная длина путей сообщения общего пользования (на конец года), тыс. км	26,7	26,9	27,4	28,8	29,0	29,4
В том числе						
железнодорожные пути	0,49	0,49	0,87	0,87	0,94	1,04
автомобильные дороги с твердым покрытием	7,69	7,80	7,92	8,02	8,11	8,40
внутренние водные пути	16,74	16,74	16,74	16,74	16,74	16,74
магистральные трубопроводы	1,82	1,82	1,82	3,18	3,18	3,18
из них						
газопроводы	1,66	1,66	1,66	1,66	1,66	1,66
нефтепроводы	0,16	0,16	0,16	1,53	1,53	1,53
Перевезено грузов транспортом общего пользования, млн т	35,9	39,4	41,0	72,9	75,0	77,1
В том числе						
железнодорожным	1,8	2,6	2,7	2,8	3,0	3,2
автомобильным (включая ведомственный)	29,4	31,2	33,0	34,7	36,4	38,2
морской	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4
внутренним водным	2,9	3,7	3,4	3,5	3,6	3,7
трубопроводным	1,5	1,5	1,6	31,6	31,6	31,6
Грузооборот транспорта общего пользования, млн т · км	6 813	8 014	8 070	57 216	57 264	57 711
В том числе						
железнодорожного	279	310	355	780	920	1 150
автомобильного (включая ведомственный)	1 113	1 113	1 140	1 154	1 172	1 181
морского	523	523	523	523	528	531
внутреннего водного	3 220	4 380	4 350	4 380	4 250	4 440
воздушным	79	82	84	85	87	89
трубопроводного	1 599	106	1 619	50 294	50 307	50 320
Перевезено пассажиров транспортом общего пользования, млн чел.	82,5	86,9	89,3	87,8	90,1	94,2
В том числе						
железнодорожным	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3
автомобильным	81,4	85,6	87,7	85,2	88,3	93,0
внутренним водным	0,1	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2
воздушным	0,7	0,8	0,9	0,9	1,2	1,0
Пассажирооборот транспорта общего пользования, млн пассажирокилометров	2 101,5	2 143,7	2 188,1	2 236,1	2 289,6	2 342,6
В том числе						
железнодорожного	32,0	32,4	32,7	33,0	33,3	33,6
автомобильного	469,0	478,4	490,4	505,1	522,8	541,1
внутреннего водного	19,5	19,9	20,0	20,0	21,5	21,9
воздушного	1 581,0	1 613,0	1 645,0	1 678,0	1 712,0	1 746,0

Следует отметить, что в связи с непрекращающимся ростом цен на нефть и газ, как альтернативный энергоноситель в ближайшее время будет востребован уголь, однако, кроме Нерюнгринского разреза и прилегающих к нему малых разрезов, почти все остальные угольные разрезы расположены вдали от опорного вида транспорта, круглогодичного действия железной дороги (шахта Джебарики-Хая, Эльгинский, Кангаласский, Зырянский разрезы). Проблемы повышения эффективности эксплуатации железнодорожной линии Беркакит — Томмот — Якутск, а, следовательно, увеличение объемов перевозок грузов по Транссибу (ОАО «РЖД» и его филиала ВЖД) могут быть решены, как вариант, с проработкой и строительством трасс струнного транспорта Юницкого. В России разработана принципиально новая транспортная коммуникация «второго уровня» — Струнный транспорт Юницкого, относящаяся к прорывным транспортным технологиям, не имеющим аналогов в мире.

Общее количество перевезенных пассажиров с 2006 по 2011 г. увеличилось по всем видам транспорта на 14,2%, пассажирооборот увеличился на 11,5%. При этом, в перевозке пассажиров основная доля принадлежит автомобильному транспорту, а в пассажирообороте — авиатранспорту.

Наиболее сложные проблемы в транспортном обслуживании предприятий и населения существуют в арктической зоне, где все пассажирские перевозки в дальнем и во внутрирайонном сообщении осуществляются воздушным транспортом, а грузовые — сезонными видами транспорта. Это означает, что в условиях короткой навигации на Северном морском пути (около 2 месяцев) и речном транспорте (от 20 суток до 4 месяцев), а также фактического бездорожья в арктических районах Якутии, сроки доставки грузов потребителям в этих районах в ряде случаев составляют более одного года с тремя–четырьмя перевалками.

Доля транспортных издержек в стоимости конечного продукта в разы превышает среднероссийский уровень, доходя до 40–70%, а в стоимости завозимой продукции может превышать 80%. Ежегодные затраты на обеспечение северного завоза для бюджетных организаций составляют около 10 млрд р. Общие потери экономики в связи с неразвитостью транспортной инфраструктуры составляют около 18 млрд р.

Транспортные затраты оказывают значительное влияние на повышение издержек производства предприятий республики, на себестоимость данной продукции, отвлечение оборотных и бюджетных финансовых средств на содержание созданных запасов материальных ресурсов.

Межрегиональные и внутрирегиональные экономические связи носят ярко выраженный сезонный характер: период эксплуатации водных путей, обеспечивающих межрегиональные связи составляет 70–220 суток, внутрирегиональные связи — 100–220 суток. Завоз (вывоз) грузов из других регионов Российской Федерации осуществляется по четырем направлениям: через порт Осетрово на реке Лене в Иркутской области; Северным морским путем через порт Тикси и устья северных рек: Яны, Индигирки, Колымы и Анабара; железнодорожным транспортом через ст. Беркакит и Томмот. В золотодобывающие районы Верхней Индигирки завоз грузов осуществляется автомобильным транспортом из районов Магаданской области (каменный уголь Аркагалы, грузы материально-технического снабжения, идущие через порт Магадан). Средневзвешенное плечо межрегионального транспортного обслуживания с использованием существующих возможностей речного, железнодорожного и автомобильного транспорта составляет более 4 тыс. км, морским путем — 6 500 км.

По оценке НЦКТП Минтранса России темпы строительства автомобильных дорог с твердым покрытием в Республике должны быть увеличены в 4–5 раз.

Пропускная способность транспортных магистралей на главных направлениях недостаточная. По этой причине народное хозяйство недополучает значительное количество грузов и несет большие потери.

В последние годы ресурсное обеспечение стало одним из наиболее существенных факторов, дестабилизирующих экономику, здесь в полной мере проявляют себя негативные последствия главной особенности транспортной схемы Якутии — сезонность функционирования ведущих на сегодняшний день речного и морского видов транспорта, доля которых во ввозе всех видов грузов составляет около 70%.

С переходом к рынку перестал существовать централизованный досрочный завоз в районы крайнего Севера, однако, сезонная с ним необходимость мобилизации в короткий срок огромных кредитных ресурсов для проведения летней навигации и последующее замораживание их в товарных запасах в зимний период создают напряженность во всей финансовой системе республики.

В Республике Саха (Якутия) в настоящее время ведется интенсивное строительство железнодорожной линии Томмот — Якутск. Приход железной дороги в г. Якутск вызовет коренную перестройку всей транспортной схемы, начиная с сообщения между центрами Российской Федерации и Республикой Саха (Якутия), заканчивая сообщением ее центра с населенными пунктами улусов (районов).

Вместе с тем, приход железной дороги в г. Якутск не решает всех транспортных проблем на обширной территории республики равной 1/5 всей территории России. Расстояния сезонных перевозок зимой по автозимникам автотранспортом составляет 2,5–3,0 тыс. км, аналогичные расстояния доставки грузов в некоторые арктические пункты водным транспортом достигают четырехсот суток.

Изменения происшедшие за последние 15 лет в политическом, социально-экономическом и производственно-хозяйственном аспектах жизнедеятельности региона, предопределили изменение доли участия видов транспорта в выполнении грузовых перевозок. Изменились количественные и качественные показатели перевозок, возникли новые приоритеты и требования к качеству транспортного обслуживания, возникают новые пути сообщения и транспортные связи. Все это происходит на фоне ухудшения технического состояния объектов транспортной инфраструктуры.

Требуется четкое и эффективное взаимодействие всех видов транспорта в региональном масштабе. Основой экономической координации является система планирования перевозок, позволяющая обоснованно определять потребность в перевозках и рационально распределять их по видам транспорта таким образом, чтобы обеспечить полное и своевременное удовлетворение всех потребностей в перевозках при наиболее эффективном использовании каждого вида транспорта.

Решение проблемы состоит не только в сокращении расходов на перевозку грузов, эффективном использовании материальных, трудовых и финансовых ресурсов, но и в повышении качества транспортного обслуживания.

В современных условиях должна учитываться развитость транспортной инфраструктуры, главным признаком оценки и классификации служат сочетание видов транспорта, комплексность, равномерная

развитость всех подсистем транспортного узла — как главное условие его эффективного функционирования. В связи с этим, качественная оценка производится по пяти основным факторам, четыре из которых показывают уровень развития в транспортном узле инфраструктуры отдельных видов транспорта (железнодорожного, водного, автомобильного, авиационного), а пятый — то же самое — взаимодействие различных видов транспорта со специализированной транспортной инфраструктурой.

Для решения этих проблем в Транспортной стратегии Республики Саха (Якутия) наметилась реализация программных мероприятий по всем видам транспорта, и в то же время особо отмечается, что в связи с освоением новых месторождений и обеспечением северного завоза, особенно в арктические улусы, объемы перевозок грузов речным и морским транспортом (СМП) будут расти. Поэтому для решения перспективных задач необходимо:

- провести радикальную модернизацию водного транспорта;
- довести параметры и категории внутренних водных путей до значений обеспечивающих достаточную пропускную способность для речного судоходства;
- создать соответствующие правовые и организационно-экономические условия, для надежного функционирования и развития национальной трассы «Северного морского пути».

Государственная политика Республики в этих условиях предусматривает создание в перспективе транспортной системы круглогодичного действия, с учетом строительства Амуро-Якутской магистрали и развития сетей автодорог. Вместе с тем, роль внутреннего водного транспорта может быть весьма высока, а его место в создаваемой региональной системе достаточно прочным, если будет выявлен актуальный аспект взаимодействия внутреннего водного и наземных видов транспорта, как средства повышения эффективности региональной транспортной системы и важного фактора развития экономической системы региона. Транспортная инфраструктура является одним из развивающихся направлений в России. Транспортно-логистические технологии отнесены во многих странах мира к числу наиболее перспективных технологий XXI в., развитие которых в России становится неизбежным. В настоящее время последними решениями Правительства РФ определен вектор развития транспортного комплекса с учетом аспектов внешней среды на основе системных принципов.

Список использованной литературы

1. Горев А.Э. Грузовые автомобильные перевозки: учеб. пособие / А.Э. Горев. — М.: Академия, 2008. — 288 с.
2. Кудрявцев В.А. Основы эксплуатационной работы железных дорог: учеб. пособие / В.А. Кудрявцев. — 2-е изд., стер. — М.: Академия, 2005. — 352 с.
3. О транспортной стратегии Республики Саха (Якутия): постановление Правительства от 31 мая 2004 г. № 258. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
4. Панова А.Г. Транспортный комплекс Республики Саха (Якутия): учеб. пособие / А.Г. Панова. — Новосибирск: ФГОУ ВПО «НГАСУ», 2008. — 39 с.
5. Транспортная стратегия РФ до 2025 г. [Электронный ресурс]: одобрена на заседании Государственного совета РФ 29 окт. 2003 г. URL: http://www.mintrans.ru:8080/prensa/TransStrat_Oglavl.htm.
6. Транспортная стратегия РФ на период до 2020 г. [Электронный ресурс] / Минтранс РФ. 2005. URL: <http://www.bestpravo.ru/federalnoje/hj-pravo/m4g.htm>.

References

1. Gorev A.E. Gruzovye avtomobil'nye perevozki: ucheb. posobie / A.E. Gorev. — M.: Akademiya, 2008. — 288 s.
2. Kudryavtsev V.A. Osnovy ekspluatatsionnoi raboty zheleznykh dorog: ucheb. posobie / V.A. Kudryavtsev. — 2-e izd., ster. — M.: Akademiya, 2005. — 352 s.
3. O transportnoi strategii Respubliki Sakha (Yakutiya): postanovlenie Pravitel'stva ot 31 May 2004 g. № 258. Dostup iz sprav.-pravovoi sistemy «Konsul'tantPlyus».
4. Panova A.G. Transportnyi kompleks Respubliki Sakha (Yakutiya): ucheb. posobie / A.G. Panova. — Novosibirsk: FGOU VPO «NGAVT», 2008. — 39 s.
5. Transportnaya strategiya RF do 2025 g. [Elektronnyi resurs]: odobrena na zasedanii Gosudarstvennogo soveta RF 29 Oct. 2003 g. URL: http://www.mintrans.ru:8080/prensa/TransStrat_Oglavl.htm.
6. Transportnaya strategiya RF na period do 2020 g. [Elektronnyi resurs] / Mintrans RF. 2005. URL: <http://www.bestpravo.ru/federalnoje/hj-pravo/m4g.htm>.

Информация об авторе

Шабанов Михаил Евгеньевич — аспирант, кафедра логистики и коммерции, Байкальский государственный университет экономики и права, Иркутск, e-mail: shabanovme_foem@mail.ru.

Author

Shabanov Mikhail Evgenievich — post-graduate student, Chair of Logistics and Commerce, Baikal State University of Economics and Law, Irkutsk, e-mail: shabanovme_foem@mail.ru.